B67-503

Oesterreichisch-ungarischer Export-Verein.

Die

Enquête über die Triester Frage

des

Oesterreichisch-ungarischen Export-Vereines

am

11. und 12. December 1899.

Wien 1899.
Im Selbstverlage des Vereines.

162

Die Enquête über die Triester Frage

des

Oesterreichisch-ungarischen Export-Vereines

am

11. und 12. December 1899.

Wien 1899.
Im Selbstverlage des Vereines.

Druck von Friedrich Jasper in Wien.

Inhalts-Verzeichniß.

Seite

Theilnehmerliste V

Begrüßungsansprache des Vereinspräsidenten **Hans von Czjžek** 1

Reichsrathsabgeordneter Josef Cav. **Basevi**, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Triest 1

Präsident Hans v. Czjžek 2

Reichsrathsabgeordneter Josef Cav. Basevi, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Triest 5

Präsident Hans v. Czjžek 5

Die Stellung Triests als Hafenplatz und die Organisation des Triester Handels: Referent Vereinssecretär kaiserlicher Rath **Adolf Schwarz** 6

Discussion:

Franz Wilhelm sen., Vorstandsmitglied des Oesterreichisch-ungarischen Exportvereines 23

Josef Cav. Basevi, Reichsrathsabgeordneter, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Triest 25

Josef Wertheimer, Fabriksbesitzer 29

Adolf Schwarz, kaiserl. Rath 31

S. Jokl, Vorstandsmitglied des Wiener Kaufmännischen Vereines . 34

Josef Cav. Basevi, Reichsrathsabgeordneter 34

Dr. Alexander Ritter v. Dorn, Gemeinderath der Stadt Wien . . 34

Josef Cav. Basevi, Reichsrathsabgeordneter, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Triest 36

Hans v. Czjžek, Präsident 37

Triests Seeverbindungen und der Oesterreichische Lloyd: Referent Vereinssecretär, kaiserl. Rath **Adolf Schwarz** 39

Discussion:

Alois Schweiger, Exporteur 85

A. Janowitzer, Handelskammerrath, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Wien 89

J. Janni, Commercieller Director des Oesterreichischen Lloyd . . . 91

Adolf Schwarz, kaiserl. Rath 95

S. Jokl, Vorstandsmitglied des Wiener Kaufmännischen Vereines . 97

J. Janni, Director des Oesterreichischen Lloyd 98

Adolf Schwarz, Referent, kaiserl. Rath 99

Josef Wertheimer, Fabriksbesitzer 99

J. v. Seutter, Fabriksbesitzer 99

David Tittinger, Reichsrathsabgeordneter, kaiserl. Rath, Vice-Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Czernowitz . . . 100

Josef Stein, Industrieller 100

Hans v. Czjžek, Präsident 102

Seite

J. Janni, Director des Oesterreichischen Lloyd 102
Natalis v. Ebner, Hofrath, Vertreter des k. k. Handelsministeriums 102
Dr. Alexander Ritter v. Dorn, Gemeinderath der Stadt Wien . . 103
Hans v. Czjzek 103
Adolf Schwarz, kaiserl. Rath, Referent, Vereinssecretär 104

Triests Landverbindungen und die Frage der zweiten Bahnverbindung: Referent Vereinssecretär kaiserl. Rath **Adolf Schwarz** 105

Discussion:

David Tittinger, Reichsrathsabgeordneter, kaiserl. Rath, Vice-Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Czernowitz . . . 131
Carl Büchelen, Ingenieur 132
Franz Ritter v. Bockenheimer, Oberst, Chef des Eisenbahnbureaus des Generalstabes 143
Dr. Ernst Seidler, Secretär der Handels- und Gewerbekammer in Leoben 144
Max Hoenig, Secretär der Handels- und Gewerbekammer in Olmütz 145
Adolf Schwarz, Referent, kaiserl. Rath 150
Emil Dierzer, Ritter v. Traunthal, Vice-Präsident der Handels- und Gewerbekammer in Linz 150
Emanuel Ritter v. Proskowetz, Herrenhausmitglied, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Olmütz 151
Franz Kupelwieser, Hofrath, Reichsrathsabgeordneter, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Leoben 153
Emanuel Ritter v. Proskowetz, Herrenhausmitglied, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Olmütz 155
Richard Heimbold, Regierungsrath, Commercieller Director der k. k. priv. Südbahngesellschaft 155
Adolf Schwarz, Referent, Vereinssecretär, kaiserl. Rath 158
Fritz Hanisch, Kammerrath, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Graz und des Bundes Oesterreichischer Industrieller 158
Carl Gibian, Börsenrath, Vertreter der Börse für landwirthschaftliche Producte 158
Ludwig Christ, Mitglied des Eisenbahnrathes, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Linz 161
Carl Büchelen, Ingenieur 161
Hans v. Czjzek, Vereinspräsident 161
Adolf Wiesenburg, kaiserl. Rath, Vice-Präsident des Oesterreichisch-ungarischen Exportvereines 163

Schlußwort des Vereinspräsidenten **Hans v. Czjzek** 164
Emanuel Ritter v. Proskowetz, Herrenhausmitglied, Vertreter der Handels- und Gewerbekammer in Olmütz 164

Anhang 165

Theilnehmer der Enquête.

In Vertretung des k. u. k. Ministeriums des kaiserl. und königl. Hauses und des Aeußeren:

Hof- und Ministerialrath Johann v. Mihalovich.
Generalconsul Alexander Ritter v. Rehn.
Consul Camillo Tschinkel.

In Vertretung des k. u. k. Reichs-Kriegs-Ministeriums:

Chef des Eisenbahnbureaus des Generalstabes Oberst Franz Ritter Bockenheimer v. Bockenheim.
Rittmeister Merz.

In Vertretung der k. u. k. Marinesection:

Linienschiffs-Lieutenant Oscar Gassenmayr.

In Vertretung des k. k. Handels-Ministeriums:

Hofrath Natalis von Ebner.
» Dr. Maurice Ritter v. Rößler.

In Vertretung des k. k. Ministeriums des Inneren:

Ministerialrath Leopold Graf Auersperg.

In Vertretung des k. k. Finanz-Ministeriums:

Sectionsrath Dr. Pilz.

In Vertretung des k. k. Eisenbahn-Ministeriums:

Sectionschef Dr. Franz Liharzik.
Sectionsrath Dr. Schonka.

In Vertretung des Gemeinderathes der Stadt Triest:

Gemeinderath Attilio Hortis.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Wien:

Kammerrath Albert Janowitzer.
» Leopold Pollack.
Kammersecretär Dr. Schwiedland.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Bozen:

Präsident, Reichs- und Landtagsabgeordneter Paul Welponer.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Czernowitz:

Vice-Präsident, Reichsrathsabgeordneter, kaiserl. Rath David Tittinger.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Graz:

Kammerrath Fritz Hanisch.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Klagenfurt:

Reichsrathsabgeordneter Bergrath Johann Hinterhuber.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Krakau:
Kammersecretär Dr. Arthur Benis.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Laibach:
Vice-Präsident, Johann Baumgartner.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Lemberg:
Vice-Präsident, Reichsrathsabgeordneter Jacob Piepes-Poratyński.
Kammerrath, Reichsrathsabgeordneter Dr. Heinrich Kolischer.
Kammersecretär Dr. Ladislaus Stesłowicz.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Leoben:
Reichsrathsabgeordneter Hofrath Franz Kupelwieser.
Kammersecretär Dr. Ernst Seidler.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Linz:
Vice-Präsident, Emil Dierzer Ritter v. Traunthal.
Prov. Vorsitzender und Mitglied des Staatseisenbahnrathes Ludwig Christ.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Olmütz:
Kammerrath, Herrenhausmitglied Emanuel Ritter v. Proskowetz.
Kammersecretär Max Hoenig.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Prag:
Kammersecretär-Stellvertreter Dr. Rudolf Hotowetz.

In Vertretung der Handels- und Gewerbekammer Triest:
Reichsrathsabgeordneter Josef Cav. Basevi.

In Vertretung des k. k. Oesterreichischen Handelsmuseums:
Secretär Dr. Emil Löw.
Concipist Dr. Hermann Schwarzwald.

In Vertretung der k. k. Consular-Akademie:
Professor Dr. Arnold Krasny.

In Vertretung des Greminms der Wiener Kaufmannschaft:
Präsident Leopold Pollack.

In Vertretung der Börse für landwirthschaftliche Producte:
Vice-Präsident Jonas Weil.
Börsenrath Karl Gibian.

In Vertretung des Niederösterreichischen Gewerbevereines:
Dr. Alexander Ritter v. Dorn.

In Vertretung des Industriellenclubs:
Präsident kaiserl. Rath Friedrich Sueß.

In Vertretung des Bundes österreichischer Industrieller:
Kammerrath Fritz Hanisch.

In Vertretung des Vereines österreichischer Papierfabrikanten:
Vereinssecretär Johann Markowich.

In Vertretung des Wiener kaufmännischen Vereines:
Vorstandsmitglied S. Jokl.

In Vertretung des Vereines der Holzproducenten, Holzhändler und Holzindustriellen:
Präsident Julius Singer.

In Vertretung der Gesellschaft österreichischer Volkswirthe:
Otto Wittelshöfer.

In Vertretung des Handels- und Gewerbevereines im XIV. Bezirk:
Vice-Präsident kaiserl. Rath Wilhelm Pollack.

In Vertretung des Bundes österreichischer Spediteure:
Präsident Hermann Winds.

In Vertretung des Vereines für kaufmännische Interessen:
Vice-Präsident kaiserl. Rath W. H. Lambrecht.
Ausschußmitglied: V. J. Hüttner.
» Ignaz Panzer.

In Vertretung des Vereines reisender Kaufleute Oesterreich-Ungarns:
Vice-Präsident Emil Robitschek.
Mitglied des Centralvorstandes: Moriz Herrmann.
» » » Siegfried Popper.
» » » Emanuel Robitschek.

In Vertretung des Vereines österreichischer Malzfabrikanten:
Kammersecretär Max Hoenig.

In Vertretung des Vereines »Communication«:
Präsident kaiserl. Rath N. Schefftel.
Vice-Präsident Emil v. Neumann.

In Vertretung der Export-Akademie:
Alexander Freud.

In Vertretung der k. k. Staatsbahnen:
Oberinspector Dr. Rudolf Schmitz.

In Vertretung der k. k. priv. Südbahngesellschaft:
Generaldirector Hofrath Alexander Eger.
Regierungsrath Richard Heimbold.

In Vertretung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn:
Bureauvorstand Arthur Fränzl.
Secretär Maximilian Seymann.

In Vertretung der österreichischen Nordwestbahn:
Oberinspector Brüll.
Inspector Rank.
Secretär Berl.

In Vertretung der österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft:
Commerzieller Referent Arthur Pithart.

In Vertretung des Oesterreichischen Lloyds:
Commerzieller Director J. Janni.
Kaiserl. Rath Ritter v. Jarsch.

In Vertretung der Ersten k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft:
Inspector Elias Eskenasy.

In Vertretung der österr.-ungar. Bank:
Bankfecretär Schmidt.

In Vertretung der Unionbank:

Der Vorstand der Waarenabtheilung Director-Stellvertreter Berthold Schick.

In Vertretung der niederösterreichischen Escompte-Gesellschaft:

Eduard Porias.

In Vertretung der Oesterreichischen Länderbank:

Procurist Ritter v. Galatti.

Ferner die Herren:

Herrenhausmitglied kaiserl. Rath Max Mautner.
Contre-Admiral Hermann v. Czedik.
Oberst Carl Schnerch.
Consul Nikolaus Post.
Regierungsrath Professor Dr. Carl Zehden.
Regierungsrath Dr. Johann Zapf.
Dr. Carl Ritter v. Frey.
Commerzialrath Hermann Gerhardus.
Commerzialrath Oskar Wolf.
Sowie zahlreiche Industrielle, Kaufleute und Vereinsmitglieder.

Begrüßungsansprache

des

Vereinspräsidenten Hans von Czizek.

Hochgeehrte Herren!

Gestatten Sie mir vor Allem, meiner Freude darüber Ausdruck zu verleihen, daß Sie sich hier so zahlreich eingefunden haben. Sie geben damit den Beweis, daß die Angelegenheit, welche der Exportverein auf die Tagesordnung gesetzt hat, auch für Sie ein großes Interesse hat, da Sie derselben doch mehrere Stunden widmen wollen. Ich danke Ihnen dafür und heiße Sie herzlich willkommen. Insbesondere gebe ich mir die Ehre, die Delegirten verschiedener Ministerien, zahlreicher Handelskammern und kaufmännischer Corporationen willkommen zu heißen.

Ich erkläre nunmehr die heutige Versammlung für eröffnet und erlaube mir, einige einleitende Worte an Sie zu richten.

Reichsrathsabgeordneter **Basevi.**

Ich möchte auf die freundlichen Worte, mit denen der Herr Präsident uns begrüßt hat, antworten und wenigstens meinerseits — und ich glaube die Gefühle der Herren, die hier anwesend sind, auch zu vertreten — danken für die freundliche Ansprache.

Der Exportverein hat einen kolossalen Succeß durch die Enquête erlangt, die er im vorigen Jahre rücksichtlich unserer Industrie veranstaltet hat. Es sind Thatsachen zu Tage gefördert worden, die wirklich haarsträubend sind. Es wurde aber das Räthsel nicht aufgeklärt, warum unsere Industrie in manchen Branchen zurückbleibt, warum sie nicht concurrenzfähig ist und warum sie nicht auf der Höhe der Industrien der Nachbarstaaten steht. Die Enquête hat einen sichtbaren Fingerzeig der Regierung gegeben, wo zu helfen und was zu thun wäre, um der großen Noth abzuhelfen. Ich kann nur wünschen, daß das Ergebniß der

eingeleiteten Enquête über die Triester Fragen dasselbe Resultat liefern und daß sie die Erkenntniß der Thatsachen zu Tage fördern, die den Rückgang Triests nach sich ziehen werden, wenn nicht bald Abhilfe geleistet wird. Es bleibt nur zu wünschen übrig, daß die Regierung aus dieser Erkenntniß eine Lehre ziehe und etwas thue, was sie bisher nicht gethan hat.

Bevor aber an die eigentliche Discussion gegangen wird, möchte ich mir eine Anfrage an den hochgeehrten Herrn Präsidenten erlauben.

Ich habe eine gedruckte Einladung bekommen, daß hier eine Enquête abgehalten wird. Die Enquête ist, wie ich schon erwähnte, sehr nützlich und kann ersprießliche Resultate erzielen. Es ist aber auch möglich, daß die gehegten Hoffnungen nicht erfüllt werden.

Ich wollte mir die Anfrage erlauben, wie die bereits stattgehabte Enquête abgehalten worden ist. Wir Triester wissen nichts davon, wir haben keinen Fragebogen erhalten.

Ich bin jetzt zum ersten Male darüber informirt worden, daß der löbliche Verein eine Enquête über unsere Fragen veranstaltet hat. Im vorliegenden Falle liegt aber nur das Referat des hochgeehrten Herrn kaiserlichen Rathes Schwarz vor.

Präsident.

Die Antwort wird sich durch die einleitenden Worte ergeben, die ich vortragen werde. Ich hoffe, daß der Herr Abgeordnete dadurch befriedigt werden wird; sollte dies nicht der Fall sein, so steht ihm jederzeit das Wort frei.

Als wir im April vorigen Jahres mit unserer Exportenquête vor die Oeffentlichkeit traten, wurde uns von vielen Seiten die Anerkennung zu Theil, zum ersten Male das große Gebiet unserer Production vom Standpunkte des Außenhandels und alle Voraussetzungen derselben in sachlicher Weise behandelt zu haben. — Es war uns aber schon damals klar, daß diese unsere Arbeit einer wesentlichen Ergänzung bedürfe, sollte das umfassende Gebiet unseres Exportes und die für eine gedeihliche Entwicklung desselben nothwendige Vorbedingung eine kritische Beleuchtung erfahren.

Es genügt nicht allein — sagten wir uns — die unsere Fabrication im ungünstigen Sinne beeinflussenden Momente zu erklären und deren Beseitigung anzustreben, es müssen auch jene Umstände in Erwägung gezogen werden, von denen die Beförderung des Finalproductes abhängig ist. Es war daher die Frachtfrage schon im Vorjahre Gegenstand eines

eingehenden Referates, aber nur insoweit die Frachtraten den Preis eines Artikels vortheilhaft oder nachtheilig zu beeinflussen im Stande sind.

Wie zu einer guten Musik nicht allein ein gutes Instrument, sondern auch eine sachgemäße Behandlung desselben gehört, so begnügt sich der heutige Handelsverkehr nicht nur mit entsprechend preiswerthen Waaren, er stellt vielmehr auch große Anforderungen an die rascheste, billigste und sicherste Versendung derselben.

Diesem Punkte soll nun unsere heutige Arbeit vornehmlich gewidmet sein. Das österreichische Verkehrswesen in seinen innigen Wechselbeziehungen zu unserem Export wollen wir einer Darlegung und Besprechung unterziehen, in objectiver Weise, frei von jedem persönlichen Interesse, einzig und allein geleitet von dem Wunsche, der Allgemeinheit einen Dienst zu erweisen.

Der Beschluß zur Durchführung der Arbeit, deren Resultate Ihnen vorgelegt werden sollen, wurde bereits in der Sitzung des Vorstandes unseres Vereines vom 5. Juni vorigen Jahres gefaßt.

Es mußten zunächst die einschlägigen Verhältnisse im Auslande studirt werden, um eine Basis für die Beurtheilung der heimischen zu erhalten.

Der Vorstand entsandte zu diesem Behufe den Herrn Vereinssecretär nach Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich und Italien zum Zwecke des Studiums der Hafenplätze und Verkehrseinrichtungen dieser Staaten. Dank der weitgehenden und nachdrücklichen Förderung dieses seines Reiseziele durch die Consuln in den von ihm besuchten Städten, war es dem Vereinssecretär möglich, jene Daten und Aufklärungen zu erhalten, welche die Grundlage unserer heutigen Arbeit bilden.

Nach erlangter Kenntniß von den Verhältnissen im Auslande, gingen wir daran, unsere österreichischen nicht etwa erst kennen zu lernen, sondern unsere bereits gewonnenen Anschauungen zu festigen und im Wege der kritischen Analyse zu untersuchen. Ein großer Kreis von Interessenten und Sachverständigen wurde zu dieser Untersuchung eingeladen und mit Hilfe der uns von allen Seiten bereitwilligst ertheilten, auf langjähriger Erfahrung beruhenden Daten war es uns möglich, das bestätigt und erhärtet zu sehen, was wir wohl auch theilweise wußten, worüber jedoch allein ein Urtheil abzugeben, wir uns nicht genügend berechtigt hielten.

Nun wir aber entsprechend legitimirt sind, dies zu thun, wollen wir mit dem Urtheile, auch wenn es mitunter ein hartes sein muß, nicht mehr zurückhalten.

Der nächste Schritt nach Rückkehr unseres Secretärs von seinen Reisen bildete eine schriftliche und mündliche Umfrage bei einer großen Anzahl von Interessenten, Kaufleuten und Industriellen des In- und Auslandes.

Nach bewährtem Muster verschickten wir auch diesmal einen Fragebogen, zu dessen Beantwortung wir eine bedeutende Anzahl von Firmen und Persönlichkeiten einluden.

Die vorgelegten Fragen waren folgende:

Fragebogen:

1. Inwieweit entspricht Triest Ihren bisherigen Exportbestrebungen in seiner Eigenschaft als Hafen und Verschiffungsort?
2. Ueber welche Hafenplätze dirigiren Sie gegenwärtig Ihre Exportsendungen und nach welchen Absatzgebieten?
3. Welche tarifarischen und anderen Gründe veranlassen Sie, Triest zu umgehen?
4. Welche Erfolge in Ihren Beziehungen zu dem Auslande verdanken Sie der Triester Kaufmannschaft (Exporteuren und Commissionären)?
5. Welche Resultate erwarten Sie von einer zweiten Bahnverbindung mit Triest und welche Route würde Ihren Zwecken als die vortheilhaftere erscheinen?
6. Welche Erfahrungen haben Sie in Ihrer bisherigen Verbindung mit dem Oesterreichischen Lloyd gemacht?
7. Welche neuen directen Schifffahrtslinien halten Sie im Interesse Ihres Im- und Exportes nach überseeischen Ländern für unbedingt nothwendig?
8. Welche Momente halten Sie für nöthig, um Triest geeigneter als Hafenplatz für den österreichischen Export zu gestalten?

Aus der Fassung dieses Fragebogens geht mit genügender Klarheit hervor, daß Triest den Ausgangs- und Endpunkt unserer Studie bildet. Triest als der einzige Hafenplatz der Monarchie mit allen Bedingungen und Voraussetzungen, die sich an seine Entwicklung knüpfen, kurz der ganze Complex der in unserem Hafen zusammenlaufenden Fragen, die man gewöhnlich mit dem Ausdrucke »Triester Fragen« zu bezeichnen pflegt.

Nach einer Sichtung und Prüfung der eingelaufenen Antworten und Berichte scheuten wir auch nicht, öftere Reisen zu unternehmen, um uns über manches Unklare Gewißheit zu verschaffen.

Abwechselnd besuchten der Präsident des Vereines und der Secretär in Begleitung von Mitgliedern des Vorstandes wiederholt Triest und Fiume, um auch an Ort und Stelle zu prüfen und zu besprechen, was prüfens- und besprechenswerth erschien.

So glauben wir nichts unterlassen zu haben, was zur Feststellung unseres Urtheiles beitragen konnte, und wir glauben, mit vollster Beruhigung der Versicherung Ausdruck geben zu dürfen, daß wir die uns freiwillig gestellte Aufgabe ernst und gewissenhaft nahmen, angepaßt dem Zwecke, den wir erreichen wollen, dem Ziele, das uns vorschwebt.

Die Wahrheit führt am sichersten zum Ziele, und der Wahrheit wollen wir auch heute Ausdruck geben, ohne Rücksicht auf Stimmung und Mißstimmung, auf Beziehungen und Sympathien.

Die gegenwärtigen bedauerlichen Zustände unseres öffentlichen Lebens, welche ausschließlich von der Politik getragen und beherrscht werden, sollen und dürfen uns nicht hindern, mit einer rein wirthschaftlichen Frage vor Sie hinzutreten. Ist auch der jetzige Moment nicht sehr geeignet zu ihrer Behandlung, wird sich vielleicht schon in der nächsten Zukunft Gelegenheit ergeben, die Wirthschaftspolitik des Reiches wieder in den Vordergrund der Arbeit aller maßgebenden Factoren zu stellen.

Bitte, Herr Vasevi, sehen Sie sich jetzt veranlaßt, zu diesen einleitenden Worten zu sprechen, oder wollen Sie erst dann das Wort ergreifen, wenn das Referat erstattet ist.

Reichsrathsabgeordneter **Vasevi**.

Ich bin dem hochverehrten Herrn Präsidenten dankbar für die freundlichen Ausführungen und hätte mir früher nicht erlaubt, das Wort zu ergreifen, wenn ich hätte erwarten können, daß der Herr Präsident uns diese Ausführungen bieten wird. Ich hatte aber umsoweniger Grund dazu, das zu erwarten, als im Programm nichts darüber steht, worüber verhandelt wird, und worauf sich das Referat des Herrn Secretärs, kaiserlichen Rathes Schwarz, beziehen wird. Dadurch, daß der Herr Präsident die Sitzung für eröffnet erklärt hat, ist der Irrthum meinerseits entstanden, daß nunmehr kaiserlicher Rath Schwarz sofort mit seinem Referate beginnen würde, für welchen Fall ich diese Anfrage an den Herrn Präsidenten gestellt habe.

Ich danke dem Herrn Präsidenten für die erhaltene Aufklärung.

Präsident.

Wünscht noch Jemand das Wort? (Niemand meldet sich) Es ist nicht der Fall. Dann ertheile ich dem Herrn Secretär, kaiserlichen Rath Adolf Schwarz, das Wort zur Erstattung seines ersten Referates über die Stellung Triests als Hafenplatz und die Organisation des Triester Handels.

Die Stellung Triests als Hafenplatz und die Organisation des Triester Handels.

Referent: Vereinssecretär kaiserlicher Rath Adolf Schwarz.

Einem großen historischen Zuge folgend, hat der Welthandel seine Achse immer weiter westwärts verlegt. Von den Phöniciern, Griechen und Römern des Alterthums, von den großen italienischen Handelsstädten des Mittelalters, den Spaniern und Portugiesen der neueren Zeit haben die nordwestlichen Länder Europas die Vermittlung im Welthandel übernommen. Die Verschiebung war eine nothwendige Folge jeder Erweiterung des Handelsgebietes durch die Entdeckungen neuer Wege, Länder und Welttheile. Nun ist der Handel ein atlantischer geworden, und nicht zum geringsten Theil bedeutet die unmittelbare Lage an dem Weltmeere allein schon ein bedeutendes Uebergewicht über continentale oder solche Staaten, die auf die Vermittlung durch die oceanischen Länder angewiesen sind.

Ja, selbst die vor 30 Jahren erfolgte Eröffnung eines neuen Verkehrsweges nach dem Osten vermochte die auch für die nächste Zukunft vorgezeichnete, westwärts gerichtete Bewegung der Welthandelsachse nicht zum Stillstande zu bringen, geschweige denn ihr eine andere Richtung zu geben.

Der Durchstich des Suezcanals, an dessen Herstellung sich für die Länder des mittelländischen Meeres so große Erwartungen knüpften, hat diese nicht nur nicht erfüllt, sondern gerade wieder den westeuropäischen Ländern nahezu alle Vortheile des kürzeren Seeweges nach Ostasien zugeführt, während sie gleichzeitig ihre Beziehungen zu dem Westen wesentlich erweiterten und stärkten.

Hand in Hand mit dieser immer mächtiger und einflußreicher werdenden Stellung im Handelsverkehre geht die Erstarkung der Industrie, welche sich die Vortheile des rascheren, leichteren und billigeren Verkehres naturgemäß zu Nutzen macht.

In innigem Contact mit dem Aufschwunge des Ganzen steht die ungeahnte Entfaltung der Hafenplätze, in denen sich der Verkehr des Landes concentrirt. London und Liverpool, Hamburg und Bremen, Antwerpen und Rotterdam sind zu Centren des europäischen Verkehres mit den anderen Welttheilen herangewachsen, sie sind die bevorzugten Vermittler des Weltverkehres, den sie festhalten werden für lange Zeit, bevorzugt aus allgemeinen und besonderen Gründen.

Wenn wir von England absehen und nur die vier continentalen Hafenplätze ins Auge fassen, so finden wir zunächst verschiedene natürliche Erklärungsgründe für das Gravitiren des Verkehres nach den und über die nordeuropäischen Häfen. Jeder dieser Hafenplätze liegt an der Mündung einer mächtigen Wasserstraße, welche tief hineinreicht in ein an Naturproducten und industriellen Anlagen reiches Hinterland. Die Elbe und die Weser, der Rhein und die Schelde sind natürliche Verkehrswege, welche mit magnetischer Gewalt den Handel an ihre Ufer fesseln, und so schon durch die eigenen Verkehrsgebiete ihre Häfen alimentiren.

Sie kommen für unsere heutige Studie erst in zweiter Reihe in Betracht, da sich jedem denkenden Handelspolitiker die Ueberzeugung aufdrängen muß, daß es eine Selbsttäuschung ist, Triest auch nur nach einer Richtung hin mit den nördlichen Hafenplätzen in Bezug auf seine natürliche Lage in Vergleich bringen zu wollen. Der Hinweis auf die gewaltige Entwicklung dieser Häfen im Hinblicke auf die Stagnation Triests ist ein unbegründeter und ungerechtfertigter. Die Entwicklung beruht auf so ungleichen Voraussetzungen, auf so heterogenen natürlichen Verhältnissen, daß dieselben nie und nimmer in Einklang gebracht werden können.

Draußen überall ein Zug ins Große, ja Gigantische, ein pulsirendes Leben von gewaltiger Wirkung, dem jeder neu erweiterte Raum bald wieder zu enge wird. Allen voran die alten Hansestädte Hamburg und Bremen, deren jede nach ihrer Art den ohnehin schon weiten Kreis ihrer Beziehungen noch stetig zu erweitern sucht. Eine Rivalität, die keinem der beiden Plätze zum Nachtheile, beiden aber zum Vortheile gereicht. Das von Natur aus durch seine Lage begünstigtere Hamburg mit seiner durch die beispiellosen Erfolge der letzten Jahre von beinahe dünkelhaftem Stolze erfüllten, souveränen Kaufmannschaft hat aber auch seine Größe in erster Reihe dieser seiner Kaufmannschaft zu verdanken. Da wird nicht parlamentirt und petitionirt, nicht gewünscht und gehofft; was für nothwendig und zweckmäßig befunden, wird beschlossen, und dem Beschlusse folgt auch schon die That. Die erforderlichen Mittel sind immer vorhanden, denn Hamburg ist nicht nur reich, sondern auch unter-

nehmungslustig und opferwillig. Das Gleiche gilt von Bremen, welches wenn auch lange nicht so bedeutend wie Hamburg, keine Opfer scheut, um seinem übermächtigen Rivalen nachzueifern. Die Verhältnisse sind hier ungünstiger und schwieriger. Die Weser ist keine Elbe. Was die natürliche Beschaffenheit der letzteren Hamburg gleichsam in den Schoß wirft, muß dort künstlich und mit großen Geldopfern erobert werden, ohne auch nur den gleichen Erfolg erwarten oder erhoffen zu können. Die Schiffbarmachung der Weser in ihrem unteren Laufe für große Dampfer verschlang bisher die stattliche Summe von 30 Millionen Mark, welche Bremen aus Eigenem bestritt. Für die Erbauung eines neuen, geeigneten Hafens wurde die gleiche Summe verausgabt, wozu allerdings der Staat als Entschädigung für den seinerzeitigen Anschluß an den Zollverein die Hälfte beigesteuert hat. Dieser neue Hafen, der eine Länge von 2 Kilometern besitzt, erweist sich jedoch als für den Verkehr nicht ausreichend und soll durch eine gleich große zweite Anlage erweitert werden. Auch für diese sind weitere 30 Millionen in Aussicht genommen, welche Bremen abermals aus Eigenem bestreiten muß. Mit dem zweiten Hafenbassin (die angrenzenden Terrains für dasselbe sind bereits erworben) ist eine weitere Vertiefung der Weser geplant, deren Kosten sich auf 7 Millionen Mark belaufen sollen.

Aehnlichen Schaffungstrieb und Unternehmungsgeist findet man in den holländischen Häfen Amsterdam und Rotterdam, von denen der letztere an Bedeutung für den überseeischen Handel überragt. Er verdankt gleichfalls seiner günstigen Lage an der Mündung einer großen Wasserstraße seine Bedeutung und seinen in den letzten Jahren so merklichen Aufschwung. Von dem Rheine und der Maas alimentirt, steht Rotterdam als Transitplatz mit der ganzen Welt in Verbindung, der wachsende Verkehr erfordert immer größere räumliche Hafenanlagen, und ein neues großes Bassin, dessen Kosten auf 7 Millionen Gulden veranschlagt werden, geht denn auch jetzt wieder seiner Vollendung entgegen.

Welche Bedeutung die Mündung eines Flusses im Hafen für seine Entwicklung, in dem vorliegenden Falle der Rhein mit seinem Hinterlande für Rotterdam, besitzt, das erweisen nachstehende Ziffern. Der Total-Rheinfahrtsverkehr von Holland mit Deutschland betrug im Jahre 1897 8,306.276 Tonnen, wovon nach officiellen Angaben 89 Procent auf Rotterdam entfielen.

Einen gefährlichen Rivalen findet Rotterdam in Antwerpen, dem neben den Vortheilen der Lage an der Schelde und dem Rheine noch die hochentwickelte belgische Industrie zu Statten kommt. Beide Häfen

werden von den großen englischen und deutschen Schifffahrtsgesellschaften angelaufen. Hier wie dort ein reger Verkehr, zu dessen Bewältigung die größten Anstrengungen gemacht werden müssen.

Ueber hundert Millionen Francs hat Antwerpen allein im letzten Jahrzehnte für neue Docks und Quais, für seinen neuen Hafen ausgegeben.

Aber selbst wenn man von den Wasserstraßen absieht, so wird doch jeder mit den topographischen Verhältnissen des Nordens und Südens von Europa Vertraute einsehen, daß auch bei bloßer Beschränkung auf den Schienen- respective Eisenbahnverkehr der Norden eine weit günstigere Disposition besitzt. Ihm stehen flache Ebenen als Hinterland offen, welche die Anlage von Bahnen nach allen Richtungen begünstigen, während Triest durch mächtige Gebirgsketten von dem Hinterlande förmlich abgeschlossen ist.

Weit interessanter für den Vergleich mit der Stellung Triests im Weltverkehre — wenn von einer solchen überhaupt die Rede sein kann — sind daher Genua und Marseille. Auch auf diese zwei Häfen hat die angedeutete Entfaltung der nordischen Hafenplätze ihren Einfluß nicht verfehlt. Auch sie sind — wenn man einen längeren Zeitraum für den Vergleich in Betracht zieht — zurückgeblieben, oder um den richtigeren Ausdruck zu wählen, nicht in einem so raschen Tempo vorwärtsgegangen, wie ihre nördlichen Concurrenten.

Marseille bietet nun ein wesentlich verschiedenes Bild; ihm kommt einerseits seine geographische Lage mit dem industriellen Hinterlande zu Statten, die alten und neueren colonialen Erwerbungen Frankreichs und nicht in letzter Linie die unmittelbare Nähe der Rhône, die bis in das Innere Frankreichs hineinreicht und im Verkehre Marseilles eine nicht unbedeutende Rolle spielt. Den Werth einer solchen Wasserstraße kennzeichnet wohl am besten das von der französischen Regierung bereits festgestellte Project eines Canales zur directen Verbindung Marseilles mit der Rhône, um die bisher unerläßliche, mit weitaus größeren Schwierigkeiten und Kosten verbundene Umschiffung der Küste behufs Erreichung der Mündung zu vermeiden.

Halbwegs analoge Verhältnisse für die Beurtheilung Triests finden wir eigentlich, wie wir später sehen werden, nur in Genua wieder.

Und trotzdem der gewaltige Unterschied in dem Verkehre beider Häfen. Ungeachtet der denkbar größten localen Schwierigkeiten, die einer weiteren Entfaltung Genuas als Hafen- und Verschiffungsplatz im Wege stehen, ein von Jahr zu Jahr zunehmender Verkehr, ein in die Augen springender Fortschritt. Die Statistik erweist dies zur Genüge.

Nach einer Zusammenstellung der Handelskammer in Marseille, welche die Stellung der einzelnen Häfen nach dem Tonnengehalte der während eines Jahres eingelaufenen Schiffe berechnet, nahm Triest im Jahre 1832 unter sämmtlichen europäischen Häfen die 12. Stelle ein, im Jahre 1887 die 22. und im Jahre 1895 bereits die 27.; mit anderen Worten, es wurde im Laufe weniger Jahre von zahlreichen seiner Concurrenten überflügelt.

Zur genaueren Beurtheilung der vollzogenen Bewegung lassen wir eine tabellarische Darstellung der Verkehrsentwicklung der wichtigsten europäischen Hafenplätze folgen.

Verkehrsentwicklung der wichtigsten europäischen Häfen nach dem Netto-Tonnengehalte der ein- und ausgelaufenen Schiffe.

Jahr	Triest Tonnen	Genua Tonnen	Marseille Tonnen	Antwerpen Tonnen	Hamburg Tonnen	Liverpool Tonnen	London Tonnen
1871	1,925.370	2,779.000	4,428.477	3,672.000	2,779.578	11,321.000	11,596.000
1872	1,986.560	2,921.000	4,504.916	3,248.000	3,775.010	11,284.000	11,460.000
1873	1,798.074	2,636.000	4,978.561	4,031.000	3,714.000	12,037.000	12,819.000
1874	1,930.580	2,993.000	5,081.481	4,201.000	4,133.000	12,369.000	13,533.000
1875	2,007.828	3,190.000	5,251.166	4,216.000	4,137.000	12,825.000	14,038.000
1876	1,971.364	3,198.000	5,365.345	4,901.000	4,405.000	12,984.000	14,843.000
1877	2,178.544	3,224.000	5,384.594	4,901.000	4,404.000	13,227.000	15,481.000
1878	2,336.238	3,164.000	6,386.107	5,428.000	4,486.000	13,371.000	15,209.000
1879	2,204.140	3,569.000	6,552.471	5,651.000	4,914.000	13,772.000	15,801.000
1880	2,223.862	3,755.000	7,235.174	6,086.000	5,442 000	14,313.000	16,479.000
1881	2,287.900	4,119.000	7,750.077	5,722.000	5,574.000	14,686.000	16,288.000
1882	2,452.738	4,661.000	8,060.299	6,843.000	5,963.000	15,420.000	16,807.000
1883	2,417.698	4,939.878	8,896.466	7,469.726	6,705.049	16,150.598	17,881.000
1884	2,324.176	4,858.951	7,797.231	6,788.790	7,434.913	15,252.873	18,549.889
1885	2,535.892	5,626.813	8,432 316	6,756.635	7,416.502	15,268.275	19,119.921
1886	2,303.4 6	5,767.802	9,265.952	6,802.706	7,578.837	15,096.830	18,968.843
1887	2,769.751	5,913.666	9,456.041	7,352.995	7,848.099	15,862.531	19,500.515
1888	2,737.412	5,666 159	9,866.696	7,794.510	8,703.234	16,173.103	20,612.786
1889	2,895.880	6,483.008	9,518.302	8,156.491	9,636.798	16,740.815	20,442.907
1890	2,942.928	6,720.330	9,601.110	9,522.272	10,417.096	16,621.421	20,962.234
1891	2,949.720	6,629.626	10,610.719	9,371.419	11,528.687	17,058.883	21,067.701
1892	2,944.428	6,362.877	9,495.358	9,001.524	11,279.173	16,986.523	21,769.970
1893	3,149.822	7,338 929	9,311.401	9,242.850	11,819.958	15,792.470	21,790.963
1894	3,252.648	7,434.556	9,666.908	10,083.228	12,477.696	16,606.691	23,287.088
1895	3,520.110	7,936 348	9,446.196	10,679.312	12,534.200	17,200.234	23,422.124
1896	3,561.776	8,220.824	9,974.717	11,717.557	12,745.625	17,585.775	24,739.012
1897	3,868.768						
1898	4,126.224						

In der Reihe der großen europäischen Häfen zählt Triest überhaupt nicht mehr mit. Die ausländischen Statistiker schenken ihm keine Beachtung.

Für fremde Schifffahrtsgesellschaften spielt es die Rolle eines Outsiders. Sie laufen Triest an, wenn sich gerade eine besondere Gelegenheit dazu bietet.

Der dauernde Niedergang Triests bildet ein trauriges Capitel in der Bedeutung Oesterreichs als Handels- und Exportstaat. Das traurigste Moment dieses Capitels bildet aber der Umstand, daß keiner der an demselben betheiligten Factoren die eigene Schuld eingestehen will.

Einer schiebt sie auf den Anderen. An wechselseitigen Recriminationen fehlt es nicht. Das Verkennen der eigenen Pflicht wird zum Ausgangspunkte von Anklagen, die nichts anderes bedeuten, als hinter der vermeintlichen oder wirklichen Indolenz des Anderen die eigene zu verbergen.

Welcher Gegensatz zu den ausländischen Häfen. Da erfüllt jeder seine Pflicht. Ja mehr als das. Die einzelnen Parteien bringen Opfer, um ein Anrecht auf die Unterstützung des Staates zu erwerben; der Staat erfüllt seine Aufgaben, um die betheiligten Kreise zu weiterer Unternehmungslust anzuspornen.

Nicht selten wird aber auch die angebotene staatliche Leistung abgelehnt, wenn damit ein Aufgeben der bisher behaupteten Selbstständigkeit durch Uebernahme von gewissen Verpflichtungen verbunden ist. Ueberall spielt jedoch die eigene Kraft, das eigene Können und Wollen die wichtigste Rolle.

Ja selbst der Fortschritt Genuas wird seiner Kaufmannschaft zugeschrieben. Das bureaukratische Vorgehen der italienischen Regierung mit der Alles verzögernden und hemmenden Beamtenwirthschaft, wird nur als ein den rastlos vorwärts strebenden Genuesen in jeder Weise im Wege stehendes Hinderniß bezeichnet. Man sollte doch glauben, daß die italienische Regierung Alles für Genua aufbieten sollte, zumal die Statistik erweist, daß sich in diesem Hafen die Hälfte der ganzen Handelsbewegung des gesammten Reiches concentrirt, daß in Genua die Hälfte der italienischen Zolleinnahmen eingehoben wird.

Es wird allgemein betont, daß Genua es zu einer viel größeren Blüthe gebracht hätte, wenn es auf sich selbst angewiesen und nicht in allen seinen Bedürfnissen von der Centralregierung in Rom abhängig wäre, welche vor lauter Commissionen und Supercommissionen keine Resultate erzielen läßt.

Findet man nicht in dieser Schilderung auch manche Analogie auf unsere Verhältnisse?

Auch wir haben eine Centralregierung, welche nun schon 30 Jahre braucht, um zu einem einzigen, für Triest so wichtigen Beschlusse einer

zweiten Bahnverbindung zu kommen oder vielmehr nicht zu kommen, der die Lebensfrage unseres Hafens bildet.

Allerdings kann auch die Triester Kaufmannschaft, bis auf wenige Ausnahmen, nicht das Lob beanspruchen, welches den Genuesen gezollt wird. Doch die Triestiner sind sehr empfindlich in solchen Dingen. Ohne ihrer Ambition daher auch nur im Geringsten nahetreten zu wollen, muß doch eines festgehalten werden. Eine selbst bescheidene Interessenvertretung findet der österreichische Export, der österreichische Industrielle in der Triester Kaufmannschaft nicht.

Zahlreiche Industrielle bestätigen in ihrer Antwort auf unseren Fragebogen, daß für sie wohl Hamburger Exporteure und Exportagenten werthvolle Vermittler mit dem Auslande bilden, daß sie über Amsterdam, Antwerpen, London, Marseille und andere Hafenplätze ihre Verbindungen mit überseeischen Ländern cultiviren, daß sich aber ihre geschäftlichen Transactionen mit Triest zumeist nur auf den Verkehr mit den dortigen Spediteuren beschränken.

So lange — wie einstens der Referent der Wiener Kammer gelegentlich der Berathung des zweiten Bahnprojectes im Jahre 1870 sehr richtig bemerkte — die Producte des österreichischen Gewerbefleißes Fremdlinge in den Lagerräumen Triests sind, so lange dieses nicht die ihm pflichtgemäß zustehende Vermittlung für unsere Industrieerzeugnisse auf dem Weltmarkte übernimmt, insolange beraubt es sich selbst eines wesentlichen Factors seiner Blüthe und wird nie und nimmer jene Bedeutung im großen Handels- und Weltverkehre erreichen, die es anstrebt.

Werden also die für Triest ungünstigen natürlichen Verhältnisse rückhaltslos anerkannt, so läßt sich andererseits nicht in Abrede stellen, daß von den maßgebenden Factoren manches nicht gethan und vieles versäumt wurde, um diese Verhältnisse noch zu verschärfen.

Während allüberall im Auslande schwierige Umstände und große Hindernisse die Anspannung aller Kräfte zu ihrer Beseitigung im Gefolge haben, scheint bei uns jede größere Aufgabe, die Energie und Schaffenskraft erfordert, eine lähmende Wirkung auf die zu ihrer Lösung berufenen Factoren auszuüben.

Die Art und Weise wenigstens, wie der wahrhaft großen und dankbaren Aufgabe, Triest zu einem Welthafen auszugestalten, bisher entsprochen wurde, fordert zu einer ernsten Kritik heraus.

Ganz abgesehen davon, daß Triest jene innigen Wechselbeziehungen mit dem Inneren des Reiches fehlen, welche nur eine einverständliche Lösung seiner Interessen begünstigen könnten, scheint auch hier (im In-

lande) nicht selten die Ansicht zu obwalten, daß die Triester Frage mehr eine Localfrage, denn eine Reichsfrage bedeute. Man sucht sonst vergeblich nach einer Erklärung für die ganz unglaubliche Passivität, mit der die Frage des einzigen Reichshafens von Seite der Centralregierung immer wieder hinausgeschoben wird zum Schaden Triests, aber auch zum Nachtheile der gesammten Monarchie.

Und je länger dieser Zustand der Lethargie andauert, desto unheilvoller werden die Folgen, desto schwieriger der Heilungsproceß.

Für die Beurtheilung der Frage, ob und inwieweit ein Hafen seiner Bestimmung, als ein Centrum für den Weltverkehr zu dienen, entspricht, oder zu entsprechen in der Lage wäre, kommen folgende Punkte in Betracht:

1. Die Anlage des Hafens in Beziehung auf die örtliche Wahl.
2. Die Ausrüstung des Hafens für den voraussichtlichen und erwünschten Verkehr.
3. Die commerzielle Organisation seiner ansäßigen Geschäftswelt.
4. Die Verbindungen seewärts.
5. Die Verbindungen mit dem Hinterlande.

Daß nun in der herrlichen Bucht von Muggia die natürlichen Vorbedingungen für die Wahl, Anlage und Entwicklung eines Hafens in ausreichendem Maße vorhanden sind, braucht nicht erst betont zu werden.

Ob es aber zweckmäßig erschien, die Hafenanlagen auf diejenige Seite des Meereseinschnittes zu verlegen, welche nach den täglichen Erfahrungen dem Hafenverkehre selbst die größten Hindernisse entgegenstellt, ist eine andere Frage.

Der große Vortheil, in dem sich ein Flußhafen gegenüber einem Seehafen befindet, liegt nicht allein in der leichteren und minder kostspieligen Vergrößerung und Erweiterung seiner Anlagen, sondern vornehmlich in der von Wettereinflüssen unbehelligten ruhigen Abwicklung seines Verkehrs. Diese möglichst unbehinderte Verkehrsabwicklung, die nicht allein in dem Ein- und Auslaufen der Schiffe, sondern in dem unbehinderten Löschen und Laden der Waaren besteht, ins Auge zu fassen und bei der Anlage des Hafens sicherzustellen, ist die allererste und wichtigste Aufgabe. Die Erfüllung derselben ist nun entweder mit ungeheueren Kosten verbunden, wie die den Hafen von Marseille in einer Ausdehnung von 3593 Metern gegen das tobende Meer sicher abschließende Jetée (Diga), welche in der ursprünglichen Ausdehnung, und zwar gegen die Ertheilung eines Monopoles von privaten Unternehmern

mit einem Kostenaufwande von 50 Millionen Francs erbaut, sich auf eine Entfernung von 560 Metern vom Ufer, in einer Höhe von 10 Metern über dem Meeresspiegel aus den Fluthen erhebt und in den durch sie gebildeten Bassins das vollkommen unbehinderte Arbeiten der Schiffe sichert, oder sie hängt von der richtigen Auswahl der den Wettereinflüssen in geringstem Maße ausgesetzten Stelle der Meeresbucht ab.

Wo nun das nöthige Geld für ein so großes Werk, wie das in Marseille, nicht vorhanden ist, wo man sich den Luxus einer unbedingten künstlichen Bändigung der Wogen bei den mehr als zahlreichen Stürmen aus finanziellen Rücksichten nicht erlauben darf, wie dies in Triest der Fall ist, da sollte man doch meinen, daß die Wahl für die Anlage des Hafens eine streng vorgeschriebene ist. Unbegreiflicher und unerklärlicher Weise wurde jedoch von der Regierung, trotz der Einsprache der maßgebenden verständnißvollen Factoren in Triest, der neue Hafen gerade an der ungünstigsten Stelle angelegt, an einer Stelle, welche nur den einzigen Vortheil mit sich brachte, daß der Südbahn eine Verlängerung ihres Schienengeleises und die Erbauung eines neuen Bahnhofes erspart wurde.

Wenn je das Dichterwort »Das ist der Fluch der bösen That, daß sie fortzeugend Böses muß gebären« sich im praktischen Leben bestätigt, so muß es auf Triest und seine Hafenverhältnisse angewendet werden.

Mit den Kosten, die man auf die vollkommen ungenügenden Bauten des jetzigen Hafens, der bei schlechtem Wetter überhaupt nicht und selbst bei ruhigem Wetter in nur sehr geringer Ausdehnungsfähigkeit benützt werden kann, verwandte, hätte auf der gegenüberliegenden, wettergeschützten Seite der Bucht ein Hafen allerersten Ranges mit allen natürlichen günstigen Vorbedingungen geschaffen werden können.

Wenn wir an dieser Stelle eine Recrimination gegen eine in vergangener Zeit liegende Handlung erheben, so mag dies entschuldigt werden mit der Absicht, vor ähnlichen Verkehrtheiten in der Gegenwart und Zukunft zu bewahren. Denn auch jetzt stehen wir vor Entscheidungen ernster und wichtiger Natur, die gefährlich werden können, wenn abermals nicht das Richtige getroffen wird.

Mit der Anlage des Hafens Hand in Hand geht seine Ausrüstung. Es genügt nicht, diese blos den in einem bestimmten Zeitpunkte gegebenen Verhältnissen anzupassen, man muß vielmehr in weiser Voraussicht des erwünschten und erhofften Verkehrs darauf bedacht sein, seine Ausrüstung derart vorzunehmen, daß nicht allein den herrschenden Bedürfnissen Rechnung getragen wird, es müssen vielmehr geeignete Vor-

kehrungen getroffen werden, einer fortschreitenden Entwicklung auch in Bezug auf die Verkehrseinrichtung den Weg zu ebnen.

Wie ist nun dafür in Triest vorgesorgt? In einer höchst unzureichenden Weise. So sind die Hangars in Triest wohl schön und massiv, aber ebenso unpraktisch gebaut. Ihre Raumverhältnisse sind unglücklich gewählt und geeignet, bei großem Güterandrange eher Verwirrung anzurichten, als ein unbedingt nothwendiges System in der Anordnung der für die einzelnen Häfen bestimmten Waaren zu ermöglichen.

Dabei fehlen die in anderen Hafenplätzen in größerer Anzahl vorhandenen mächtigen Krähne für besonders schwere Lasten nahezu vollständig. Bei Verladung solcher, über das normale Gewicht hinausgehender Stücke, muß erst der schwimmende große Krahn der Seebehörde herbeigeholt werden, der durch seine schwierige Handhabung die Ladespesen wesentlich vertheuert. Manche Sendung dieser Art ging deshalb Triest schon verloren, weil die Spesen der Verladung einfach nicht calculirbar sind.

Die Dirigirung eines einzigen großen Ausfuhrsartikels der Monarchie über Triest zog eine Kette von Schwierigkeiten und Unzukömmlichkeiten nach sich.

Seitdem es gelungen, österreichischen Zucker nach Indien über Triest zu verfrachten, müssen in der Zucker-Saison alle anderen Ausfuhrgüter darunter leiden. Sie bleiben wochenlang liegen zum Schaden der Versender und der allgemeinen Handelsbeziehungen mit dem Auslande. In der Regel wird der Lloyd dafür verantwortlich gemacht, die Verantwortung fällt ihm auch zweifellos zu. Er wälzt sie aber ab mit dem Hinweise darauf, daß die vorhandenen Lagerräume und Depots für die Bewältigung eines nur einigermaßen größeren Waarenandranges nicht ausreichen. Der Fassungsraum eines einzelnen Hangars genüge nicht einmal für die Einlagerung der Ladung eines Schiffes. Die Quais sind in ihrer Ausdehnung ungenügend, und bei einem halbwegs lebhafteren Verkehre müssen ankommende Dampfer tagelang müßig warten, bis sie anlegen und löschen können. An Anlegestellen für Schiffe zum Ein- und Ausladen verfügt der Hafen von Antwerpen über Quaianlagen in der Ausdehnung von 8000 Metern, Genua von 10.000 Metern, welche für den Verkehr nicht mehr ausreichen, und Marseille sogar von 16.560 Metern, die sich für das Anlegen großer Dampfer eignen.

Dagegen verfügt Triest über Anlegestellen in einer Länge von kaum 3000 Metern.

Das sind betrübende Zustände, die jeden regelmäßigen Verkehr hemmen und geeignet sind, Triest seine bisherige Kundschaft abwendig

zu machen. Unter solchen Bedingungen — sagt mit Recht der Director der Triester Lagerhäuser — müssen wir im Kampfe unterliegen.

Anstatt die sichtlich wahrnehmbare Verkehrssteigerung Triests während der letzten zwei Jahre zum Ausgangspunkte einer energischen Action zu machen, um alle Schwierigkeiten mit einem Schlage zu beseitigen, geht die geplante Erweiterung der Hafenanlagen in einem viel zu langsamen Tempo vor sich. Die Regierung sollte sie mit thunlichster Raschheit durchführen, schon um den verschiedenen Instituten und kaufmännischen Kreisen jeden Grund zu einer Abwälzung ihrer Pflichten zu benehmen.

Andererseits muß man das Fehlen privaten Unternehmungsgeistes in Triest auch nach dieser Richtung hin tief beklagen. Was thun nicht die großen Dockgesellschaften in Hamburg für den dortigen Verkehr, ganze Straßen werden angekauft, die Wohngebäude demolirt und immer neue Waarenspeicher und Lagerhäuser sieht man erstehen als Product privaten oder städtischen Unternehmungsgeistes. Was hat nicht die Handelskammer in Marseille geleistet, welche gegen das Privilegium der Einnahmen aus dem Lagergeschäfte neue Quais und Docks erbaute, die zur Bewältigung des Verkehres im Hafen nicht allein beitragen, sondern sich auch als ein lucratives Geschäft erweisen. Welche Anstrengungen machen nicht andere Hafenplätze, um im Wege der Selbsthilfe vorwärts zu kommen. In Triest dagegen hört man immer und immer wieder den Ruf nach der Regierung, von ihr erwartet man Heil und Hilfe.

Dieser Zustand eigener Kraftlosigkeit tritt auch mit wenigen Ausnahmen in dem Mangel jedweder Organisation der Triester Kaufmannschaft zu Tage.

Bis auf ganz vereinzelte Aus- und Einfuhrartikel, wie Zucker, Holz, Kaffee, Baumwolle und Südfrüchte ist in Triest ein Markt für die noch so wichtigsten Producte des In- und Auslandes nicht zu finden.

Dieser Mangel fällt aber doch auch theilweise der Triester Kaufmannschaft zur Last. Schon lange hätten in Triest Institutionen entstehen können, welche die Grundlage der Größe und Bedeutung anderer Hafenplätze bilden. Das künstliche Heranziehen des Kaffeehandels im Wege eines Differentialzolles kann doch füglich nicht als eine Errungenschaft der Triestiner Kaufleute betrachtet werden, welche vielleicht noch immer auf den Erinnerungen an die schöne Zeit des Freihafenprivilegiums und der dadurch bedingten bevorzugten Stellung fußen, ohne den neuen und vollständig geänderten Verhältnissen mehr Rechnung zu tragen.

So kommt es, daß sich selbst der Kaffeehandel theilweise in den Händen deutscher Firmen befindet, welche sich im gegebenen Momente in

Triest niederließen. So hat denn auch Triest seinen früheren Eigenhandel nahezu eingebüßt und ist zu einem nicht einmal bedeutenden Transitplatze herabgesunken. Es steht als Handelsplatz dem In- und Auslande fremd gegenüber. Daß dem so ist, wird durch die ganz bestimmte Aussage von Industriellen bestätigt und erhärtet. Die nahezu gleichlautende Beantwortung der an sie gestellten Frage: Welche Erfolge in Ihren Handelsbeziehungen mit dem Auslande verdanken Sie der Triester Kaufmannschaft? lautet: Keine. Dagegen wird allseits auf die erfolgreichen Verbindungen mit Hamburger Exporteuren hingewiesen. Ja man kann kühn behaupten, daß man in Hamburg über die exportfähigen österreichischen Industrieerzeugnisse innerhalb kürzester Zeit besser und gründlicher orientirt werden kann als selbst in Wien, geschweige denn in Triest.

Liegt der Grund hiefür auch klar zu Tage, und bedarf er für die Eingeweihten erst keines weiteren Beweises, so soll er doch an der Hand einer maßgebenden Enunciation aus jüngster Zeit beleuchtet werden.

Das österreichische Generalconsulat in Hamburg äußert sich über den Hamburger Außenhandel in präciser Weise:

»Oesterreichische und ungarische Industrielle wenden sich häufig an das Generalconsulat in Hamburg mit Anfragen über die Verhältnisse und Bräuche des hiesigen Ausfuhrhandels. Um die Beantwortung solcher Fragen zu vereinfachen, hat das genannte Amt eine Zusammenstellung der Handelsbräuche am Hamburger Platze veröffentlicht, der Folgendes zu entnehmen ist:

Die Formen sind so vielseitig und abweichend, daß sich schwer ganz bestimmte Normen aufstellen lassen. Im Allgemeinen erfolgt der Ausfuhrhandel durch Exporthäuser, indessen kommt es, namentlich in neuerer Zeit, vielfach vor, daß Industrielle directe Verbindungen mit überseeischen Firmen anknüpfen. Viele, man kann wohl sagen die meisten Industriellen, kommen allerdings sehr schnell hievon zurück, da sie durch die Unkenntniß der Verhältnisse sehr leicht Verluste erleiden. Auch sind die Spesen derjenigen Fabrikanten, die die überseeischen Länder bereisen lassen, derart hoch, daß sie, selbst bei gutem Absatz, nicht immer ihre Rechnung finden. Die Aufträge aus den Consumländern gelangen hauptsächlich direct an die Hamburger Exporteure in Folge von Bemusterungen, aber auch viele hiesige Häuser haben in diesen Ländern ihre Agenten und lassen dieselben sehr oft bereisen. Es ist nicht richtig, daß die Hamburger Exportcommissionäre nur deutsche Artikel kaufen; wenn sie zumeist deutsche Producte versenden, so finden sie dabei Angesichts billiger Notirungen, geringerer Frachtspesen, guter Qualität ꝛc. ihre Rechnung; sie exportiren

aber auch, je nach Solidität, den Preis- und Marktverhältnissen, österreichische, belgische, holländische Fabrikate, und jene Exporteure, die in den überseeischen Ländern ihre eigenen Niederlassungen haben, kaufen hier auch englische, französische, italienische, ja selbst amerikanische Artikel. Der Hamburger und Bremer Exporthandel ist zumeist Eigenhandel. Die Exporteure kaufen per Cassa, manchmal auf kürzere Termine. Sie gewähren dagegen ihren Committenten in ausgedehnter Weise Credite auf drei, sechs, ja selbst zwölf Monate, je nach den Ländern und Abmachungen. Nicht selten besorgen überseeische Kaufleute persönlich oder durch ihre Reisenden am hiesigen Platze ihre Einkäufe, wozu auch die zahlreichen, hier etablirten Musterlager viel beitragen.«

Was geht aus dieser sachlich zutreffenden Schilderung hervor? Der Geist der alten wagemuthigen Hanseaten lebt auch heute noch in den Hamburger Kaufleuten fort. Sie sind die Pfadfinder für den deutschen Handel, sie sind es, welche die Industrie befruchten und mit Aufträgen versorgen, und zwar, wie wir gehört, nicht allein die deutsche Industrie. Der Handel kennt keinen Patriotismus, er bindet sich nicht an die Grenzpfähle eines Landes, er ist ein universeller in Bezug auf seine Absatzgebiete, ein universeller in Bezug auf die Bezugsquellen und Verkehrswege. Englische Exporteure disponiren ihre in Deutschland placirten Ordres über Hamburg und Hamburger Exporteure ihre in Oesterreich placirten Ordres bei Convenienz auch über Triest, und man wird nicht fehlgehen, wenn man einen stattlichen Theil der industriellen Waarenbewegung über Triest auf das Conto der Thätigkeit deutscher, speciell Hamburger Exporteure setzt.

Es ist ein großer Irrthum, zu glauben, daß der Hamburger Kaufmannstand seine Machtstellung der industriellen Entwicklung Deutschlands zu verdanken habe. Gerade das Umgekehrte ist der Fall. Denn Hamburg blickt als Handelsplatz auf eine Jahrhunderte alte Geschichte zurück, während die deutsche Industrie erst nach Jahrzehnten zählt, ja es gab eine Zeit, in der man den Hamburger Exporteuren im Kreise der deutschen Industriellen den Vorwurf machte, daß sie sich vorwiegend mit dem Handel ausländischer Erzeugnisse befassen und die inländischen Producte vernachlässigen.

Nicht mit Unrecht begegnet die Hamburger Börsenhalle in ihrem neuesten Werke über Hamburgs Handel diesem Vorwurfe mit der Frage: Sollten etwa Hamburgs Kaufleute müßig warten, bis die inländische Industrie so weit entwickelt wäre, um genügendes Material für die vermittelnde Thätigkeit der ersten deutschen See- und Handelsstadt zu

liefern? Als es noch keine rauchenden Fabriksschlote in Deutschland gab, mußten die Hamburger Kaufleute als Bezahlung oder Tausch für ihre überseeischen Einfuhren die industriellen Erzeugnisse anderer Länder exportiren. In diesem großartigen Zwischenhandel haben sie diejenigen weltumfassenden Verbindungen und Erfahrungen gewonnen, welche sie nunmehr der deutschen Exportindustrie zur Verfügung stellen, und von welchen die letztere fortwährend Nutzen zieht. Der Waarenhandel bringt die nöthigen Rohstoffe heran, die Industrie setzt sie in Gebrauchsgegenstände um, die Exportagenten vermitteln den Absatz an die Exporteure und diese wieder halten ihre Verbindungen mit dem Auslande fest.

Der gleiche Vorgang spielt sich in allen anderen Hafenplätzen des Nordens ab.

Hamburg zählt gegenwärtig nach den neuesten Ausweisen bereits über 600 Exporteure, deren Wirksamkeit sich nicht allein nach Ländergebieten, sondern auch nach Branchen scheidet; überdies 700 Exportagenten und zahlreiche Musterlager. Ihnen zur Seite stehen die inländischen deutschen Exporteure in Berlin, Leipzig, Stuttgart, Frankfurt ꝛc., nicht zu vergessen Bremen mit seinem der Zahl nach geringeren, aber immerhin ansehnlichen Kaufmannstande.

Den Centralpunkt der Kaufmannschaft in den nordischen Hafenplätzen bilden die Börsen, an denen in wenigen Minuten Millionengeschäfte in Waaren und Producten entrirt und finalisirt werden. Der regelmäßige Besuch der Börsen bildet für jeden Kaufmann in Hamburg sowohl, wie in Bremen, Antwerpen und Marseille gleichsam eine Existenzfrage.

In der Hamburger Börse allein finden sich täglich um die festgesetzte Stunde 8000 bis 10.000 Besucher zusammen. Auf die Waarenbörse entfällt eine ungleich größere Zahl als auf die Effectenbörse. Hier trifft man jeden, der mit dem geschäftlichen Leben in Berührung steht, Rheder und Spediteure, Kaufleute und Agenten, Fabrikanten und Banquiers Rechtsanwälte und Notare, Assecurateure und Makler, kurz alle Elemente, die das Geschäft benöthigt. Die Hamburger Börse bildet ein Spiegelbild seines Verkehrs und seiner Kaufmannschaft. Und diese Kaufmannschaft ist souverän. Um sie dreht sich Alles, denn ihr verdankt man Alles. Sie bildet Hamburgs Kopf und Hamburgs Tasche. Dasselbe Bild in Bremen und Antwerpen, in Marseille und in Genua, nur in kleinerem Maßstabe.

Welchen Contrast bietet dagegen die idyllische Ruhe an der Triester Börse.

Die ausländischen continentalen Hafenbörsen besitzen aber auch noch eine andere wichtige Bedeutung. Sie sind die bestimmenden Factoren für die Marktlage eines oder mehrerer bedeutender Welt-Handelsartikel. So Bremen für Tabak und Baumwolle, Amsterdam für Kaffee, Antwerpen für Getreide, Häute, Kautschuk und überseeische Hölzer, Hamburg für eine Reihe der wichtigsten Colonialartikel und Triest, wenn wir es nicht ganz jedes Charakteristikons nach dieser Richtung hin entkleiden wollen, höchstens für Agrumen.

In diesem Artikel, der allerdings nicht von so weittragender Bedeutung ist, wie etwa Wolle oder Baumwolle, leistet es auch Anerkennenswerthes, ein Zeichen, daß bei entsprechend zielbewußter Pflege denn doch ein Erfolg zu erzielen ist. Der Agrumenhandel liegt in bewährten Händen tüchtiger Kaufleute, denen die Südbahn hilfreich zur Seite steht. Selbst in der stärksten Saison werden die in Triest einlangenden Südfrüchte innerhalb drei Tagen von der Südbahn, beziehungsweise durch ihre Vermittlung an die entlegensten Grenzen des Reiches befördert. In wenigen Jahren stieg denn auch der Triester Agrumenhandel von 400.000 auf 1,300.000 Kisten jährlich. Bei gleich sorgsamer Pflege könnten auch andere Artikel, wie ägyptische Zwiebeln, Korinthen ꝛc., ganz in den Bereich des Triester Verkehres, der für diese Handelszweige durch seine Lage förmlich prädestinirt erscheint, herangezogen werden. Dafür fehlt aber schon der Kaufmannstand, der für den Export unserer Industrieerzeugnisse vollends versagt.

Hat also Triest, wie bereits erwähnt, keinen Kaufmannstand in dem hier gedachten Sinne, so muß es auch auf alle kaufmännischen Institutionen verzichten, so auf eine für den Welthandel maßgebende Waarenbörse, auf Auctionshallen und Märkte, deren künstliche Schaffung ein utopistischer Traum bleiben wird, insolange die Voraussetzungen für dieselben in einer mächtigen Kaufmannschaft mit weitverzweigten Verbindungen im Auslande nicht gegeben sind.

Allerdings gehört ein hoher Grad von Optimismus dazu, an die Entwicklung einer solchen zu glauben, wenn man sieht, daß Triest nicht einmal den Handel mit den nächstgelegenen Absatzgebieten in der Levante, die doch sein Dominium bilden sollte, auch nur theilweise beherrscht.

Wir würden uns mit einer bloßen Feststellung dieser bedauerlichen Thatsache begnügen, ohne uns in eine nähere Kritik einzulassen, wenn nicht gerade wieder von Triest aus eine Veranlassung dazu erfolgt wäre, die nicht unerwidert bleiben kann.

Um ihre Ansicht über die Mittel zur Förderung des Exportes befragt, erhebt die Triester Handelskammer in einer Eingabe an das Handelsministerium vom 10. Juli d. J. Vorwürfe gegen die österreichischen Industriellen. Neben anderen Umständen seien auch diese daran Schuld, daß in Triest kein entsprechender Kaufmannstand bestehe, weil sie mit Umgehung eines solchen die Consumenten direct aufsuchen und dem Kaufmanne jede Möglichkeit seiner Bethätigung und Existenz entziehen. Die Kammer weist darauf hin, daß die englischen, deutschen, französischen und anderen Industriellen den Kaufmann in den großen Exporthäusern in London, Paris, Hamburg, Amsterdam und Antwerpen als ihren natürlichen Verbündeten betrachten, sich an seine finanzielle Mithilfe, an seine Erfahrung und die von ihm durch jahrelange Mühe erworbenen eingehenden Kenntnisse der ausländischen Plätze wende.

Die Handelskammer in Triest übersieht bei diesen ihren Ausführungen, daß auch der österreichische Industrielle sich an die Exporteure in Hamburg, Paris, London, Amsterdam und Antwerpen wendet und wenden muß, weil er einfach in Triest keinen Exporteur findet, der in überseeischen Ländern Beziehungen unterhält, geschweige denn eigene Niederlassungen besitzt.

Die vielen Millionen österreichischer Producte, die über Hamburg und andere Hafenplätze verschifft werden, sind zum größten Theile das Resultat der Bemühungen und Verbindungen dortiger Exporteure.

Und wenn schon die Triester Kaufmannschaft in den österreichischen Industriellen — wie sie sagt — directe Gegner findet, wer hindert sie denn, in fremden Industrieerzeugnissen zu arbeiten, in gleicher Weise einen internationalen Export zu betreiben, wie es die Hamburger, Pariser, Londoner und Amsterdamer Exporteure thun. Wer hindert sie, es den wenigen großen Wiener Exportfirmen gleichzuthun, welche ja doch gewiß auch keine Geschäfte in österreichischen Erzeugnissen im Auslande erzielen könnten, wenn die Argumentation der Triester Handelskammer wirklich begründet wäre.

Wenn wir auch die inländischen Industriellen nicht von aller Schuld freisprechen wollen, solch herbe Vorwürfe, wie sie die Triester Kammer gegen sie erhebt, verdienen sie gewiß nicht.

Es hieße aber ungerecht sein, wollte man der Triester Kaufmannschaft alle Schuld an dem Verfalle des Handels ihres Hafens beimessen. Es läßt sich nicht leugnen, daß sie mit Verhältnissen zu kämpfen hat, welche schwierig und hinderlich genannt werden müssen. Mancher Anlauf und Versuch, Triest

zu einem Mittelpunkte für den Handel in einzelnen überseeischen Producten zu machen, scheiterte weniger an dem Wollen und Können der Unternehmer, als an den Verhältnissen. Diese näher zu beleuchten, sei nunmehr unsere weitere Aufgabe.

Mit der Einführung des Eisenbahnwesens in Europa begann — so sonderbar dies auch klingen mag — Triest an Bedeutung als Handelsplatz zu verlieren. Erst spät und dann in ungenügender Weise mit dem mitteleuropäischen Eisenbahnnetze verbunden, konnte es den Kampf mit den neuaufstrebenden nördlichen Häfen nicht mehr aufnehmen, die Ablenkung eines Theiles seines früheren Verkehrs nicht verhindern und war andererseits außer Stande, sich auch nur einen bescheidenen Theil des neuen, immer mächtiger anschwellenden Weltverkehrs zu sichern.

Seine, durch den Umschwung in den Verkehrswegen erst ungünstig gewordene geographische Lage erheischte die dringendste Remedur auf verkehrstechnischem Gebiete.

Aber eine kurzsichtige Politik der Thatenlosigkeit in Verbindung mit dem österreichischen Erbübel des Nationalitätenhaders und der Localinteressen-Vertretung jedes sich als separate Einheit fühlenden und geberdenden Kronlandes, so oft es sich um Fragen allgemeiner Natur handelte, brachten es mit sich, daß man in Oesterreich seit drei Jahrzehnten eine Passivität in den vitalsten Handelsfragen des Staates an den Tag legt, welche selbst das verhältnißmäßig leicht Erreichbare in immer weitere Ferne schiebt.

Dazu kam das von rein separatistischen und daher vielleicht berechtigt egoistischen Motiven geleitete Vorgehen Ungarns mit seiner weitausgreifenden, mitunter auch über das Ziel hinaus schießenden Verkehrs- und Handelspolitik, die mit rücksichtsloser Energie manchen, beiden Reichshälften zum Vortheile gereichenden, gemeinsamen Faden zerriß, den anzuknüpfen heute vergebliches Bemühen wäre.

Keine Hand rührte sich, den für Triest so verderblichen Einfluß der ungarischen Großmachtpolitik innerhalb des gemeinsamen Staatswesens zu paralysiren. Im Gegentheil. Man sah mit verschränkten Armen zu, wie Ungarn sich auf Kosten Triests einen eigenen Hafen begründete, wie es sich eine eigene Schifffahrtsgesellschaft schuf, wie es sein Eisenbahnnetz in einer Weise ausgestaltete, daß dasselbe für den Verkehr von Triest eine ernste Concurrenz bildet, auch für nicht nur ungarische Verkehrsgebiete.

Vermochte man auch all das nicht zu verhindern, so hätten die ungarischen Bestrebungen doch gewiß für unsere berufenen Staatslenker

eine zwingende Veranlassung bilden sollen, jeden Schachzug Ungarns für Fiume mit einem Gegenzuge für Triest zu beantworten.

Doch nichts von alledem.

Und so sehen wir heute noch die zwei wichtigsten Voraussetzungen jedes Hafens, seine See- und Landverbindungen, in Triest in einem Zustande der beklagenswerthen Unzulänglichkeit und Vernachlässigung.

Die wichtigste Grundlage für eine vollständige Sanirung der Triester Verhältnisse bildet vor Allem die entsprechende Herstellung der zweiten Bahnverbindung. Erst wenn diese, den schweren Bann lösende That vollbracht sein wird, wird sich die Situation Triests so günstig gestalten, daß die Mängel, welche etwa den heutigen localen Factoren anhaften, dadurch ihre Beseitigung finden werden, daß fremde Elemente die Ausfüllung dieser Mängel auf sich nehmen werden.

Wenn aber die Bahnfrage als die eigentliche Lebensfrage Triests in noch so kurzer Zeit und in der günstigsten Weise ihre Lösung finden sollte, werden immer noch Jahre vergehen, bis die ersten Güter auf dem neuen Schienenstrange ihren Weg nach unserem Hafen nehmen werden.

Diesen Zeitpunkt unthätig abwarten, wäre ein großer Fehler. Kann man sich auch nicht dazu entschließen, mit weitem Blicke für die voraussichtliche Verkehrsentwicklung schon jetzt Vorbereitungen zu treffen, so muß wenigstens dort der Hebel angesetzt werden, wo es schon der gegenwärtige Verkehr dringend erheischt, wo in verhältnißmäßig kürzerer Zeit Verbesserungen eingeführt werden können, auf dem Gebiete des Seeverkehrs.

Trotz Anerkennung der Verdienste, welche der Lloyd dem österreichischen Handel während seines fünfzigjährigen Bestandes geleistet, läßt sich nicht in Abrede stellen, daß mit den Lloydverhältnissen manche Schwierigkeit verbunden ist, die zum Vortheile Triests und unseres Handels beseitigt werden muß.

Dies der Grund, der uns veranlaßt, die Fragen des Schifffahrtsverkehrs und der zweiten Bahnverbindung, welche den Gegenstand der zwei nächsten Referate bilden, zur Discussion zu stellen.

Discussion.

Herr Franz Wilhelm.

Gestatten Sie mir, hochverehrte Herren, daß ich nur ganz wenige Worte an Sie richte. Ich glaube dazu eine Berechtigung zu haben, da ich das älteste Mitglied des österreichisch-ungarischen Exportvereins bin.

Der erste Paragraph unserer Statuten setzt uns die Aufgabe, alle Exportbestrebungen zu unterstützen und überall unseren Einfluß geltend zu machen, was nothwendig ist, dies zu thun.

Das haben wir auch durch bald drei Decennien redlich gethan, und zwar mit der größten Objectivität. Leider wurde dieses Streben nicht immer anerkannt, und manchmal jenen Männern, welche in uneigennützigster Weise ihre Zeit diesem vorgesteckten patriotischen Streben widmeten, egoistische Ziele unterschoben.

Heute stehen wir nun vor Ihnen, um eine Frage in Fluß zu bringen, welche mit unseren Tendenzen auf das Innigste zusammenhängt. Es ist die Situation des mächtigen Hafens, welcher berufen ist, nicht nur den Import, sondern auch wesentlich den Export Oesterreichs mit der ganzen Welt zu vermitteln. (Zustimmung.)

Um nicht unsere eigenen Urtheile als maßgebend hinzustellen, haben wir mit nicht geringer Mühe eine theils mündliche, theils schriftliche Enquête veranstaltet, und heute geben wir Ihnen das Resultat derselben.

Wir haben nicht die Tendenz zu tadeln, sondern einzig und allein Ihnen zusammengefaßt ein treues Bild dessen zu geben, was wir gehört haben. Ganz thöricht wäre es von uns, die gesammelten Urtheile schön zu färben, aber noch thörichter, Ihnen das zu verheimlichen, was wir von maßgebender Seite gehört haben. (Zustimmung.)

Der innige Zusammenhang Triests mit dem österreichischen Staate soll gehoben werden, und da dieses Ziel bisher nicht in der gewünschten Weise erreicht worden ist, müssen wir jenen Stimmen unser Ohr leihen, welche die geschehenen Fehler, die geschehenen Unterlassungen offen besprechen. Sie werden sich aus dem Gehörten ein Bild dessen machen, was die Geschäftswelt über Triest sagt.

Es ist weniger unsere Aufgabe, über den Import als über den Export Triests zu sprechen, und dies ist der wunde Punkt, über welchen Ihnen die heutige Zusammenkunft Aufklärung geben soll.

Ist Triest der Exportplatz für die österreichische Industrie? Er ist es nicht! Der Lloyd klagt darüber, daß er bei der Ausfahrt seinen Schiffsraum nicht füllen kann. Warum Triest es nicht geworden ist, werden Sie ausführlich hören. Es ist noch lange nicht dazu gekommen, daß man sich von überseeischen Ländern an ein Triester Haus wendet, um die Industriebedürfnisse zu decken. Und dazu muß es kommen. (Zustimmung.) Triest muß die Seele des österreichischen Ausfuhrhandels werden. Dazu ist es aber nothwendig, daß es österreichischer werde als es ist. In jedem Triestiner muß das Gefühl lebendig werden, daß er von Oesterreich lebt, daß er für Oesterreich Alles thun muß, daß Triest das werden muß, was Hamburg oder Bremen für Deutschland, Marseille für Frankreich, was Amsterdam und Rotterdam für Holland, was London und Liverpool für England sind.

Einerseits Triest zu größeren Anstrengungen anzuspornen, andererseits die Regierung an ihre Pflichten zu erinnern, sie zu ferneren Opfern für Triest und seine Verkehrswege zu drängen, ist die Aufgabe dieser Versammlung.

Möge sich Niemand beleidigt fühlen, wenn der Exportverein das scharfe Messer an Uebelstände setzt. Es geschieht nur zum Wohle Triests, zum Gedeihen des österreichischen Handels. (Lebhafter Beifall.)

Herr Reichsrathsabgeordneter **Basevi.**

Ich habe das Referat des Herrn Secretärs vernommen, und dieses, sowie der Applaus, der ihm gespendet wurde, beweist wieder einmal, wie über die Triester Verhältnisse nicht nur im Schoße dieses Vereines, sondern in Wien und leider auch im ganzen Inlande geurtheilt wird. Entschuldigen Sie, wenn ich diese Bemerkung mache, aber es ist schon aus früheren Referaten des Herrn Secretärs seine Parteilichkeit gegen Triest offenkundig (Widerspruch), in allen seinen Referaten ist eine Antipathie gegen Triest zu ersehen. (Widerspruch.) Man hat mich hieher eingeladen, damit ich, förmlich wie ein Verurtheilter, Anklagen aller Art zu hören bekomme. Ich weiß auch nicht, wie der Herr Secretär dazu kam, die dem Ministerium von der Triester Handelskammer im vertraulichen Wege mitgetheilte Ansicht zu kennen; er hat es, nebenbei bemerkt, für gut gefunden, derselben nur einen kleinen Bruchtheil zu entnehmen. Da das Referat gedruckt vorliegt, so wäre es, glaube ich, nur recht und billig gewesen, dasselbe mir, dem Angeklagten, bevor ich zur Sitzung kam, vorzulegen, damit ich wenigstens weiß, weshalb ich angeklagt bin und wogegen ich mich zu vertheidigen habe. Es ist dies wieder ein »Formfehler«, wie mein ehrenwerther Nachbar früher bemerkte, aber an Formfehler sind wir Triester in Wien schon gewöhnt.

Meine Herren! Das Referat ist einseitig. Der Herr Secretär hat von den Jahrhunderten gesprochen, die hinter Bremen und Hamburg verlebt wurden und die Hamburg und Bremen so groß gemacht haben. Auch hinter Triest könnte man Jahrhunderte fruchtbarer Thätigkeit finden. Vor 500 Jahren hat sich unsere kleine Stadt an Oesterreich ergeben. Aber erst unsere erhabene Kaiserin Maria Thersia hat Triest entdeckt. Vorher ist nichts geschaffen worden. Erst im vorigen Jahrhundert hat diese Kaiserin entdeckt, daß aus Triest etwas werden könnte, und hat dafür etwas gethan, die Nachkommen der Kaiserin bis auf den jetzigen Kaiser aber haben gar nicht daran gedacht, daß sie einen Hafen hätten. Sie haben Alles gethan, um Triest der Vergessenheit anheimfallen zu lassen. Erst unter der Regierung des erhabenen jetzigen Monarchen ist etwas geschehen. Aber die erste Bahn, die in Oesterreich gebaut worden ist, ist nach Hamburg gebaut worden, und erst 20 Jahre später, Ende der Fünfzigerjahre, ist die Bahn nach Triest eröffnet worden. Dann hat man diese Bahn einer fremden Gesellschaft überlassen. Also wir können weder die Jahrhunderte, die Hamburg und Bremen hinter sich haben, noch die Flüsse, die in Hamburg und Bremen münden, schaffen, und wenn der Herr Referent so freundlich war, die große Bedeutung solcher Verhältnisse hervorzuheben, hätte er doch wenigstens sagen können: Triest verrichtet im Verhältnisse dazu Wunder, nachdem es keine Bahn gehabt hat, keine Flüsse, nachdem es von Oesterreich so vernachlässigt wurde. Es ist überhaupt ein Wunder, daß es noch existirt, und das ist nur seinem Kaufmannsstande zu verdanken. So wie der Herr Referent gesprochen hat, glaubt man, Triest sei eine Festung, in die Niemand hinein kann, und daß sich die

Triestiner gegen jeden Eindringling wehren, als ob er einen Platz erobern möchte. Es gibt keine Stadt in ganz Europa, die so freisinnig gegen Fremde ist, wie Triest, wir haben sogar in unsere Handelskammer — was keine Handelskammer der Monarchie gethan hat — Fremde aufgenommen, damit sie ihr Wissen und ihre Arbeit zu Gunsten Oesterreichs verwenden. Der Fremde ist bei uns ein willkommener Gast, wohin immer er kommt, auf der Börse, im Hause und überall. Wie viel Fremde kommen denn nach Triest? Wie viel Inländer etabliren sich denn in Triest?

Es gibt in Wien und im Inlande überhaupt genug nach Verdienst und Arbeit strebende Leute; überall sucht das Capital nach Verzinsung. Warum kommt denn Niemand nach Triest, einer offenen Stadt, wo sich jeder etabliren kann, um das zu thun, was die Triester unterlassen haben?

Warum kommt man nicht? Weil nichts zu schaffen ist, weil unter solchen Verhältnissen in Triest ein Handel nicht möglich ist. Wenn ein Kreuzer zu verdienen wäre, würden Hunderte kommen. Aber wenn man sieht, daß in Triest nichts zu holen ist, kommt kein Mensch hinunter.

Also diese Vorwürfe, die man den Triestinern macht, sind ungerechtfertigt. Wenn etwas zu thun wäre, und die Triestiner würden es nicht thun, würden hundert Hände aus dem Inlande kommen, um das aufzuklauben, was der Triestiner nicht im Stande ist und nicht zu thun versteht. Also dieses Factum allein beweist die irrthümliche Anschauung des Referenten.

Wie gering das Interesse des Inlandes für Triest ist, könnte ich durch hundert Facta beweisen. Ich will nur eines anführen. Ich brauche nicht auszuführen, wie weit die Journalistik und die Presse in Wien fortgeschritten sind, sie können sich mit der deutschen, französischen, englischen messen. Die bestredigirten Zeitungen haben wir in Wien, demokratische, socialistische, liberale, christlichsociale u. s. w., ihre Redacteure schlafen in der Nacht nicht, um etwas auszugrübeln, was der Idee, die sie vertreten, einen größeren Leserkreis schaffen könnte. Der eine findet einen Roman von Zola, der andere Nachrichten über einen Mörder, der dritte Reisebeschreibungen, Alle suchen, wie sie den Leserkreis ihres Blattes erweitern, für ihre Idee einen Abonnenten mehr gewinnen können. Wie viele Zeitungen in Wien bringen Nachrichten von Triest? Wenn nicht ein Pest-, ein Cholerafall oder ein Mord vorkommt (Lebhafte Heiterkeit), existirt Triest für das ganze Inland nicht. Warum? Glauben Sie, daß diese Presse, die doch so hoch steht, eine Correspondenz aus Triest nicht bringen würde, wenn sie wissen würde, das verschafft ihr einen Abonnenten mehr? Man thut das nicht, weil die Wiener, die Prager, die Inländer überhaupt sich um Triest nicht kümmern, weil es sie nicht berührt, was in Triest vorgeht, was die Triestiner thun, weil wir Oesterreich entfremdet sind. (Lebhafter Widerspruch.) Wir wurden entfremdet durch die Art und Weise, wie sich die Inländer gegenüber Triest verhalten haben.

Noch ein Beweis. Die meisten Bahnen in Wien sind Privatbahnen und suchen das Publicum zu befriedigen, wo sie nur können. Die Anschlüsse nach Norden wurden alle hergestellt, nach Berlin und Hamburg fährt man

von Wien mit einem prachtvollen Zug. Nach Triest sind wir Jahre lang gefahren, ohne daß wir im Stande waren, einen Nachteilzug zu bekommen. Die ganze Geschäftswelt hätte sich dagegen erheben und protestiren müssen. (Ruf: Von der Wiener Handelskammer ist das geschehen!) Wir haben es doch nicht bekommen. Wenn die Herren so aufgetreten wären, wie es hätte sein sollen, so hätte es geschehen müssen. Gibt es einen Böhmen, Mährer, Polen, der sich darum kümmert, wenn er nach Wien kommt, einen Anschluß nach Triest zu finden? Gibt es einen Wiener, der dagegen Protest erhebt, daß er seit Jahren seine Briefe, seine Rimessen und Muster zu einer Tageszeit erhält, wo er sie nicht mehr für denselben Tag ausnützen kann? Im letzten Eisenbahnrathe habe ich gegen diesen Scandal, der in Wien tolerirt wird, gesprochen. Ist Triest so sehr ein Schoßkind Oesterreichs, daß man sich um das ABC der Volkswirthschaft nicht kümmert, um die Communicationen? Welche Verbindung hat der Triestiner, um nach Prag zu kommen? Er muß einen Tag in Wien verlieren. Kümmert sich Jemand darum? Geschweige um eine zweite Bahnverbindung, die 60 oder 80 Millionen kostet?

Ich könnte noch weiter gehen und Ihnen auf Schritt und Tritt beweisen, wie wenig man sich in Wien und im Inlande überhaupt um Triest kümmert. Wenn sich vielleicht in Triest nicht jenes Gefühl entwickelt hat, das vielleicht hier gewünscht wird, ist es nicht zu verwundern. Das beruht auf Gegenseitigkeit, und die Art, wie der Herr Secretär hier seinen Vortrag gehalten hat, und der Applaus, den er dafür geerntet hat, beweist das.

Ich könnte über das Referat noch weiter sprechen. Aber da es mir nicht gegönnt war, das Referat im vollen Wortlaute vor mir zu haben, und ich es sachlich nicht widerlegen könne, weiß ich nicht, von welchem Nutzen das sein würde.

Aber einen gegen die Thätigkeit der Triestiner erhobenen Vorwurf will ich ein wenig widerlegen. Im Jahre 1879 hat sich ein Triester Consortium der Regierung offerirt, eine Petroleumraffinerie in Triest zu errichten. Das Consortium wurde abgewiesen, weil man die galizischen Petroleumgruben nicht schädigen und die galizische Petroleumindustrie nicht lahmlegen wollte.

Das Consortium gieng nun nach Budapest, und zwei Monate später hatte dasselbe die Bewilligung für eine Raffinerie in Fiume. (Hört!) Mit großen Opfern hat man vor acht Jahren auch in Triest eine Petroleumraffinerie errichtet, nachdem man eingesehen hatte, welchen Fehler man damals begangen hatte. Im Jahre 1880 waren einige Freunde und ich um die Bewilligung zur Errichtung einer Reisschälerei eingekommen. Ich hatte Muster von indischem Reis vorgelegt. Die Art und Weise, wie der indische Reis importirt wird, bringt es mit sich, daß ein Theil der Körner sich von der Hülse loslöst und bei Ankunft als bereits gehülst erscheint. (In England wird dieser Reis fife parts rice genannt.) Die Behörde sagte nun, daß diese Muster nicht als Rohreis verzollt werden könnten und daß das Ansuchen um die Bewilligung daher abgewiesen werden müsse.

Man sagte, daß diese Muster nicht als roher Reis verzollt werden können und daß in Folge dessen die Bewilligung zur Errichtung der Mühle nicht ertheilt werden könne.

Dieselbe Gesellschaft hat nun die Mühle in Fiume errichtet, und erst vor zwei Jahren wurde auch in Triest eine solche Mühle errichtet. Was immer die Triestiner anfangen wollen, sie sind darin von der Regierung und durch die Interessen der Schwesterprovinzen gehindert.

Wir haben eine schöne Rhede gehabt, die schönste in Europa, sehr schöne Landungsplätze, Magazine. Wer hat darauf gedrungen, daß der Freihafen aufgehoben werde? Die Herren Industriellen im Inlande, und vielleicht mit Recht. Was Unrecht war, ist, daß sie kopflos darauf gedrungen haben, ohne daran zu denken, daß ein Ersatz dafür geschaffen werde. Heute sind wir so weit, daß wir die Waaren auf der Straße liegen haben, daß wir keinen Landungsplatz haben und daß die Dampfer bis 14 Tage warten müssen, um einen Landungsplatz zu gewinnen. Wissen Sie, was das für einen Rheder bedeutet? Fragen Sie den Vertreter des Lloyd! Er gibt Ihnen gerne einen Theil der Subvention zurück, wenn Sie es ihm ermöglichen, anzukommen, auszuladen, weiterzureisen. So ein Dampfer kostet an Spesen 1000 fl. per Tag, den Verdienstentgang nicht gerechnet. Und was macht der Privatrheder? Er geht lieber nach Kamtschatka als nach Triest. Er hat theure Hafenspesen, kommt an, muß 15 Tage warten, bis er anlegen kann, findet dann keine Exportladung, wozu soll er also nach Triest kommen? Aber bei uns ist Alles so. Sie urtheilen kurzweg über die Triestiner? Kopf abschneiden taugt nicht. Aber, verehrter Herr Secretär, haben Sie sich der Mühe unterzogen, in mein Comptoir zu kommen? (Secretär Schwarz: Ja!) Das muß vor vielen Jahren gewesen sein, oder war ich gerade nicht da. Da hätte ich Ihnen Vieles gezeigt, was Ihre Ansicht geändert hätte.

Ich könnte Ihnen noch Vieles sagen. Ein guter Freund von mir hat sich bei mir, als ich herkam, beklagt, daß er seine Waaren über Fiume nach Wien bringen muß, weil er in Fiume im Vergleiche zu Triest zwölf Kreuzer erspart. Ja, meine Herren, wenn wir durch die Thätigkeit und den Fleiß, ich weiß nicht von wem, nicht des Triestiners, nach der Aussage des Herrn Secretärs, durch die Thätigkeit und den Fleiß von jemand Anderem, so viele Waaren haben, daß trotz der zwölf Kreuzer plus, die in Fiume bezahlt werden, alle Wege bei uns versperrt sind, die Dampfer nicht ausladen können, was sollen wir thun? Die Regierung macht nichts. Das Capitel von dem Mangel an Initiative der Stadt ist auch nicht am Platze. Die Misère ist so groß, daß sich die Stadtväter bereit gefunden haben, Opfer zu bringen, um diese womöglich zu beseitigen. Am 2. December v. J. war das Jubiläum Seiner Majestät. Da hat der Stadtrath den Beschluß gefaßt, einen neuen Hafen zu gründen und ihn Franz Josephs-Hafen zu nennen. Der Grundstein sollte am Tage des Jubiläums gelegt werden.

Se. Excellenz Dr. Kaizl war Finanzminister, und der Bürgermeister von Triest war hergekommen und hat ihm diesen Beschluß mitgetheilt. Wir haben kein Geld, war die Antwort. Wir werden es vorschießen, entgegneten die Stadtväter. Gut, schießt es vor, aber zu diesen und diesen Bedingungen. Diese Bedingungen haben die Stadt eine Million Gulden gekostet. Trotzdem wurden diese Bedingungen angenommen, um am 2. December die Feier

veranstalten zu können. Man hat dann Vieles mit dem § 14 bewilligt, aber das betreffende Gesetz nicht.

Das ist Pech für Triest, ich weiß nicht, was daran Schuld ist, aber Sie können sicher sein, daß die Sache so ist. Das zeigt Ihnen, daß die Triestiner auch nicht ganz müßig bleiben, wenn es sich darum handelt, den Hafen zu erweitern, trotzdem dies die Pflicht und Schuldigkeit der ganzen Monarchie wäre, im Interesse der Industrie.

Ich habe nun die Geduld der Herren lange genug in Anspruch genommen und will mich nicht länger bei dem, sagen wir, Referate des Herrn Secretärs aufhalten, umsomehr, als ich es nicht in der Hand gehabt habe. Vielleicht aber wird es dazu kommen, wenn ich es gedruckt vor mir haben werde, daß ich darauf in anderer Weise antworte. (Lebhafter Beifall.)

Herr Josef Wertheimer.

Wenn ich mir erlaube, das Wort zu ergreifen, so geschieht dies in erster Richtung, um das, was der geehrte Herr Referent hier über den Triester Kaufmannsstand gesagt hat, durch einige Beispiele zu illustriren.

Bevor ich das aber thue, möchte ich dem Herrn Basevi bemerken, daß in Wien durchaus keine Animosität gegen Triest existirt. Im Gegentheil hat Wien schon oft bewiesen, daß es für Triest hohes Interesse hat. Das beweist schon die letzte Reise einer großen Anzahl der Mitglieder des Gewerbevereins nach Triest, die sich mit Eifer und Fleiß den Triester Fragen widmeten. Auch ist dem Exportvereine durchaus kein Vorwurf zu machen und auch nicht seiner Presse, denn das vom Herrn Dr. Dorn herausgegebene Organ des Vereins befaßt sich in eingehender Weise mit Triest.

Der Herr Referent hat nicht speciell den Triester Kaufleuten einen Vorwurf gemacht, und auch ich bin von deren Tüchtigkeit überzeugt. Er hat aber Thatsachen constatirt, die sich nicht widerlegen lassen, und ich erlaube mir, dieselben durch ein Beispiel zu illustriren.

Oesterreich-Ungarn bezieht jährlich ungefähr 100.000 Metercentner Leinöl aus Holland und England. Daß es in Oesterreich nicht erzeugt werden kann, dies auseinanderzusetzen, würde mich zu weit führen. Was wäre also natürlicher, als daß dieses Oel von Holland und England über Triest nach Wien käme. Es gehen aber von diesen 100.000 Metercentnern kaum 5 Procent über Triest. Was ist der Grund? Dieses Leinöl wird in den wenigsten Fällen von unseren Consumenten an Holland oder England verkauft. In den meisten Fällen vermitteln das Geschäft die tüchtigen Commissionäre in Hamburg. Diesen kommt wohl die Elbe zu Statten. Interessant ist Folgendes: Wenn man in Triest, was ich persönlich gethan habe, um 30 Barrel Leinöl fragt, so bekommt man nicht einmal eine so kleine Quantität. Immer heißt es, man solle zwei Tage limito geben, damit der betreffende Triester Kaufmann nach Liverpool telegraphiren kann.

Ich erhebe daraus keinen Vorwurf, aber die Thatsache muß ich constatiren. Bei uns beziehen nur einzelne Fabriken indische Leinsaat. In diesem Jahre allein sind über Hamburg nach Böhmen 600 Waggons indischer Raps gegangen. Ich muß, weil meine Fabrik bei Triest liegt, diese

Waare über Triest beziehen. Ich muß aber erklären, daß noch nie ein Triester indische Leinsaat offerirt hat. Das Beste wäre, wenn ich in Bombay und Calcutta kaufen könnte. Das ist aber sehr schwer. In Frankreich sind große Häuser, z. B. A. Blascheck & Co.; die Gebrüder Volkart in Winterthur machen das größte Geschäft, dann kommt die Firma E. D. Sassoon & Co. in London. In Triest ist aber kein Kaufmann, der uns diese Waare liefert. Die Triester Kaufleute sind fleißig und emsig, man findet sie bis 9 Uhr Abends im Bureau. An was es aber fehlt, kann ich nicht untersuchen.

Ein anderes Beispiel, das sich auf die Flußregulirungen bezieht! Im Jahre 1872, nachdem Frankreich total zerschmettert war und 5 Milliarden Kriegsentschädigung geleistet hatte, wurde im französischen Parlamente in harmloser Weise ein Credit von 200 Millionen Francs verlangt, nicht zum Erbauen von neuen Canälen, sondern blos für die Verbesserung der Canäle (Ritter von Proskowetz: Hört!), und das Parlament hat den Credit bewilligt.

Der Referent sagte in seiner Motivirung, daß die 200 Millionen kaum 1 Procent tragen, aber indirect auf die Hebung der Industrie einwirken werden. Zugleich werde die Steuerkraft des Landes gehoben werden. Es ist ein Hauptfehler in Oesterreich, daß man bei uns seit 30 Jahren in dieser Richtung nichts gethan hat. Ein Staat darf 1000 Millionen Schulden machen, wenn sie productiv sind. (Beifall.) Man hat aber bei uns nie den Muth gehabt, Großes zu leisten und 1000 Millionen auf die Regulirung der Flüsse zu verwenden.

Noch einen Umstand möchte ich erwähnen. Wenn man, sowie ich es thue, mit Aufmerksamkeit die Verhandlungen des Parlaments verfolgt, so wird man große Wichtigkeit der Art und Weise beimessen, wie in Oesterreich seit 30 Jahren die Handelsverträge zu Stande kommen. Abgesehen von dem Inhalte, werden die meisten Handelsverträge in einer Abendsitzung durchgepeitscht, und zwar zumeist acht Tage, bevor sie zu Ende gehen. Der italienische Handelsvertrag ist am 20. December in einer Abendsitzung durchberathen worden, weil er ultimo December zu Ende ging. An den damaligen Handelsminister, gewiß ein Ehrenmann, habe ich und eine Triester Firma uns bezüglich des Oelzolles gewendet. Sowohl Rüböl, als Olivenöl hat damals 2 Francs gezahlt. Im neuen Handelsvertrage hat aber Italien verlangt und auch durchgesetzt, daß Rüböl, das nach Italien geht, 6 Francs bezahle, Olivenöl, das aber aus Italien hereinkommt, 2 Francs.

Präsident (unterbrechend).

Ich muß Sie ersuchen, bei der Sache zu bleiben.

Exporteur Wertheimer.

Ich bin schon fertig. Der damalige Handelsminister hat uns zur Antwort gegeben: Sie haben vollkommen Recht, aber leider läßt sich nichts mehr machen; denn Ungarn hat Gewicht darauf gelegt, daß das Mehl zollfrei hinausgeht, und dafür haben wir den Zoll für Oel opfern müssen.

Secretär kaiserlicher Rath **Schwarz**.

Hochgeehrte Herren!

Das Auftreten meines früheren Vorredners, des Herrn Reichsrathsabgeordneten Vasevi, hat Ihnen bewiesen, daß ich Recht hatte, wenn ich in meiner Einleitung sagte, die Triestiner sind empfindlich in solchen Dingen. Ich will mich ihm gegenüber nicht als einen Gegner hinstellen, der mit gleichen Worten kämpft; aber ich bin mir bewußt, meine Arbeiten bisher allseits als objectiv bezeichnet zu hören.

Ich erkläre Ihnen, daß ich an diese meine Arbeit mit großem Zögern und mit noch größerer Unlust gegangen bin, weil jeder, mit dem ich dieselbe besprach, sie wohl als eine dankbare im Allgemeinen, aber als eine ebenso undankbare für den Referenten bezeichnete.

Ich bin mit der vollsten Naivetät, die einem 42jährigen Mann zur Verfügung steht, an diese Arbeit gegangen. Ohne jede Voreingenommenheit habe ich Alles, was wir gehört, auf mich wirken lassen und will die einzelnen Vorwürfe des Herrn Reichsrathsabgeordneten Vasevi, wie er sie vorgebracht hat, zu entkräften versuchen.

Vor Allem bitte ich, darüber beruhigt zu sein, daß wir die Eingabe der Handelskammer in Triest auf vollkommen legalem Wege bekommen haben, und zwar durch den Secretär der Handelskammer selbst, der darauf hinwies, daß sie ohnehin zur Veröffentlichung zugewiesen wurde, und uns eine Copie des italienischen Originals anfertigte zu einer Zeit, wo wir den Inhalt derselben gar nicht kannten. Aber auf die Behauptung der Triester Handelskammer gegen die österreichischen Industriellen, diese dem Ministerium gegenüber erhobene Anschuldigung, daß die österreichischen Industriellen mit am Niedergange Triests Schuld seien, hielten wir als österreichisch-ungarischer Exportverein, der hunderte dieser Industriellen in seiner Mitte vereinigt, uns verpflichtet, zu erwidern. (Beifall.)

Wir konnten dies umsomehr thun, als wir zahlreiche Briefe dieser österreichischen Industriellen erhalten haben, von denen ich eine große Anzahl citiren könnte; sie stehen aber im Bureau Jedermann zur Einsicht offen.

Viele österreichische Industrielle bemühen sich, in Triest festen Fuß zu fassen, um einen Export zu erzielen, aber ohne Erfolg.

So schreibt uns beispielsweise eine hervorragende Firma der Tuchbranche aus Biala:

»Was für Erfolge wir der Triester Kaufmannschaft verdanken? Ja, gibt es denn dort überhaupt welche? Der gänzliche Abgang jeglicher Großexporteure in Triest, aber man könnte fast sagen, in Oesterreich überhaupt, ist ja eben unser großes Unglück.«

Eine zweite Firma der Baumwollbranche schreibt uns:

»Durch Vermittlung der Triester Exporteure und Commissionäre haben wir fast niemals Geschäfte gemacht. Die Versuche, über Triest lohnende Verbindungen anzuknüpfen, sind vor Jahren derart gescheitert, daß wir heute gar nicht mehr daran denken, Muster dorthin zu geben.«

Eine hervorragende Papierfabrik schreibt uns:

»Wir bemerken, daß wir einen großen Theil unserer Erzeugung an Papier durch die Vermittlung von Exporteuren, davon die Mehrzahl in Hamburg, dann in Amsterdam und Lugano nach Ost-Afrika, Indien, Japan und Süd-Amerika exportiren, ebenso auch unsere Cellulose nach England. Wir haben uns vor zwei Jahren sowohl an den Lloyd, als auch an die Handelskammer in Triest gewendet, um Verbindungen mit leistungsfähigen Triester Commissionären oder Exporteuren anzuknüpfen. Diese Bemühungen ergaben jedoch kein Resultat, und nehmen wir an, daß die Triester Kaufmannschaft sich mit dem Export von Papier nach überseeischen Ländern nicht befaßt.«

Von einer ersten Firma in Möbeln aus gebogenem Holz erhalten wir folgende Mittheilung:

»Mit Triester Exporteuren oder Commissionären stehen wir nicht in regelmäßiger Verbindung, dagegen sind die Hamburger Exporteure für unseren Export von ganz hervorragender Bedeutung.«

Eine sehr bedeutende Malzfabrik schreibt uns:

»Erfolge, die wir der Triester Kaufmannschaft verdanken? Keine. Die Herren kennen wohl gar nicht unseren Artikel, oder wissen nicht den enormen Export zu würdigen, der in allen für Brauereien nothwendigen Materialien und Utensilien nach überseeischen Ländern besteht.«

Von einer bedeutenden Eisenwaarenfabrik wird uns geschrieben:

»Wir haben bisher durch die Triester Kaufmannschaft keine Exportgeschäfte machen können, diese hat in den Ländern, nach welchen wir exportiren, keine Filialen, wir machen die Exportgeschäfte meistens directe und, so weit solche durch Commissionäre in Europa gemacht werden, arbeiten wir nur mit Wien, Antwerpen, London und vorzugsweise Hamburg, wo die Commissionäre sind, welche Filialen im Oriente und in Indien, Japan, China besitzen, durch welche die Aufträge gesammelt werden.«

Eine Glasfabrik theilt uns mit:

»Wir sind uns nicht bewußt, daß wir der Triester Kaufmannschaft irgend welche Erfolge in unseren Beziehungen zum Auslande verdanken.«

Eine der größten Firmen in der Herren-Confectionsbranche schreibt uns:

»Wir haben die Triester Exporthäuser noch nicht in Anspruch genommen, da sich uns hiezu absolut noch keine Gelegenheit geboten hat; doch benützen wir den Anlaß, unsere alte Ansicht zu äußern, daß der Mangel an Exporteuren und Commissionären in Triest mit zu den Gründen gehört, warum der österreichische Export zurückgeblieben ist. Triest hat in dieser Beziehung seine Aufgabe absolut nicht erfaßt.«

Von einer bedeutenden Fezfabrik erhalten wir diesbezüglich folgende Mittheilung:

»Wie schon im Punkte 1 gesagt, verdanken wir Triester Kaufleuten nichts im Exporte unserer Erzeugnisse; sie haben nie Werth darauf gelegt, mit der heimischen Industrie in einen Rapport zu treten, um ihre Erzeugnisse irgendwo einzuführen oder zu poussiren, das geschah Alles durch die Bestrebungen der Fabrikanten und jener auswärtiger Importeure, die einander stets suchten und näher traten, und da in Triest überhaupt diese Gattung mangelt, so konnte auch kein Verkehr zwischen unserer Branche und dem Triester Platze platzgreifen.«

Eine Schaf- und Baumwollfabrik schreibt uns:

»Der Triester Kaufmannschaft verdanke ich nicht den geringsten Erfolg, die dortigen Firmen treiben größtentheils den Zwischenhandel nach den Küstenländern, und ihr Consum ist kleiner als der von vielen anderen Plätzen im Inneren der Monarchie. Sie haben gar keinen Einfluß auf den Export, während z. B. der Hamburger Exporteur bestimmend auf den Verkehr einwirkt und in jeder Beziehung der Vermittler zwischen dem überseeischen Käufer und dem Fabrikanten ist.«

(Abgeordneter Vasevi: Sie ist zu Grunde gegangen.)

Ich glaube diese Citate nicht fortsetzen zu müssen; dieselben rühren von den Vertretern der wichtigsten Branchen Oesterreichs her. Wenn der Secretär des Exportvereines, beauftragt mit der Durchführung seines Themas, solche Briefe bekommt, soll er über einen zum mindesten nicht ganz gerechtfertigten Vorwurf der Triester Handelskammer einfach hinweggehen?

Der Herr Reichsrathsabgeordnete Vasevi behauptete auch, wir hätten uns über Triest nicht informirt. Ich bin, abgesehen von meinen früheren Reisen nach Triest, seit $1^1/_2$ Jahren viermal in Triest gewesen, glücklicherweise nie allein. Ich war zweimal in Begleitung des Herrn Präsidenten, zweimal in Begleitung des Dr. Dorn dort, und diese Herren werden mir bezeugen, daß wir mit Triester Kaufleuten, Triester Persönlichkeiten, Triester Behörden stundenlang conferirten, daß ich die Aussagen sofort stenographisch aufgenommen habe, um nicht den Fehler zu begehen, die Triester einseitig vom Standpunkte des Wieners oder des Inländers zu beurtheilen. Die Erfahrungen, die wir gemacht haben, sind in meinem Elaborate niedergelegt.

Ich kam auf meiner Reise nach Hamburg und hörte vom Generalconsul Stefani, daß er in seinem Consulardistricte Rhedereifirmen bewogen, junge Triester Kaufleute auszubilden, und daß sich kein einziger gemeldet hat.

Ich glaube, meine hochverehrten Herren, daß ich für mich in Anspruch nehmen kann, mit vollster Objectivität an die Arbeit gegangen zu sein, und bitte zugleich, überzeugt zu sein, daß mir jede Voreingenommenheit gegen Triest ferne gelegen ist. Was wir im Sinne und Auge haben, das ist der Allgemeinheit, also auch Triest, einen Dienst zu erweisen. Wenn man dies thun will, darf man aber nicht anstehen, jede Frage mit Objectivität zu behandeln, auch dann, wenn die Wahrheit Empfindlichkeit erzeugt, die aber gewiß ungerechtfertigt ist.

Herr Jokl.

Ich glaube, daß es nothwendig ist, aus dem Kreise der Versammlung dem Herrn Secretär eine Satisfaction zu geben und anzuerkennen, daß es dem Exportvereine ferne gelegen war, dem Herrn Abgeordneten Basevi eine schlechte Stunde zu bereiten. Triest ist selbst schuld daran, daß es so zurückgegangen ist. Die Triestiner haben sich stets als Ausländer gefühlt, und dies war immer mit eine Ursache ihres Rückganges.

Herr Abgeordneter Basevi hat angeführt, daß erst Maria Theresia den Hafen entdeckt habe. Hamburg war im Jahre 1871 auch noch das kleine Hamburg. Da hatte Triest schon lange seinen Hafen.

Alles, was der Herr Secretär in seinem Referate ausgeführt hat, können wir ganz ruhig unterschreiben.

Ich habe eine Firma vertreten, welche 85 Jahre besteht, und meine Praxis ist 31 Jahre alt. Mir ist aber kein Fall bekannt, daß unser Haus, welches ein Welthaus ist, durch einen Commissionär mit Triest ein Geschäft gemacht hätte.

Glauben Sie nicht, daß es für uns angenehmer wäre, mit Exporteuren zu arbeiten und für unsere Waare Cassa zu erhalten? So müssen wir unsere Reisenden nach Constantinopel schicken und den Herren Türken 10 bis 12 Monate creditiren.

Herr Basevi hat die Vorwürfe gegen die Triester Kaufmannschaft entkräften wollen. Er hat aber nur bewiesen, daß einige Gründungen nicht bewilligt wurden.

Es ist gewiß traurig, daß die Petroleumraffinerie und die Reismühle zuerst in Fiume bewilligt wurden; aber mit keinem Worte konnte er nachweisen, daß in Triest wirklich ein großes Haus existirt, welches vorzüglich den österreichischen Export pflegen würde.

Ich hielt mich verpflichtet, im Sinne der anderen Herren diese Meinung zum Ausdrucke zu bringen. (Beifall.)

Abgeordneter Basevi.

Ich habe mir nur zu einer thatsächlichen Berichtigung das Wort erbeten.

Es freut mich, durch den Herrn Vorredner, den ich bisher nicht die Ehre hatte zu kennen, zu erfahren, daß er Weltfirmen vertritt. Wo sollten da die Triestiner Waare verkaufen? In der Unterwelt vielleicht!

Herr Dr. Dorn.

Ich habe mich zum Worte gemeldet, weil es mir unangenehm und schädlich erscheint, wenn in die Discussion über eine rein sachliche Frage ein Ton der Feindseligkeit hineingebracht wird.

Es ist nicht meine Sache, von meiner Person zu sprechen, die Herren werden mir dieses Zeugniß geben. Aber in diesem Falle darf ich es vielleicht thun.

Ich habe, wie Sie wissen, durch zwölf Jahre in Triest gelebt. Seitdem ich in Wien bin — ich hatte fast diese ganze Zeit die Ehre, dem

Vorstande des Vereines anzugehören — bin ich als aufrichtiger Freund von Triest bekannt, so daß man mir zuweilen Vorwürfe gemacht hat. Ich habe die Interessen von Triest immer warm vertreten, weil man hier manchmal den Triester Angelegenheiten zu wenig Interesse entgegenbringt. Ich kann zur Beruhigung des Herrn Baseví und der Interessenten, die er vertritt, das Eine sagen, daß im Exportverein, so lange ich die Ehre habe, dem Vorstande anzugehören, niemals die mindeste Animosität gegen Triest geherrscht hat. (Beifall.) Ich will nicht in Abrede stellen, daß im Inlande viel zu viel gegen Triest gesündigt wird; es ist die traurige Folge des allgemeinen Fehlens eines Reichsgeistes, daß man für diesen Reichshafen, welcher ein Instrument der Volkswirthschaft bilden sollte, gar kein Interesse und keine Sympathie hat.

Es war einmal Czernaton, der Abgeordnete von Fiume, nach dieser Stadt gekommen und hat unter Anderem betont: Wir haben im ungarischen Parlamente viele Parteien; wenn es sich aber um das Interesse des Seehandels und um Fiume handelt, gibt es keinen Parteiunterschied, da ist das ganze Land einig.

Was hätte ein österreichischer Abgeordneter sagen können? Er hätte von einigen Wenigen sprechen können, die die Bedeutung von Triest anerkennen, die die Bedeutung von Triest für die gesammte Volkswirthschaft zu schätzen wissen. Aber im Uebrigen sagt die Mehrzahl: Was geht uns Triest an? Dort spricht man weder polnisch noch čechisch. (Zustimmung.) Dadurch hat sich eine gewisse Entfremdung herausgebildet, welche bedauerlich ist. Aber gerade die kaufmännischen und industriellen Kreise, welche auf einer höheren Stufe der Intelligenz stehen, werden sich durch solche Erwägungen niemals in der Ansicht erschüttern lassen, daß das Interesse von Triest ein Interesse der österreichischen Volkswirthschaft ist, daß daher von unserer Seite auch niemals von einer Feindseligkeit gegen Triest die Rede sein kann.

Mein verehrter Freund Baseví wird ja doch zugeben, daß die Triestiner auch nicht reine Engel sind. Es ist zweifellos, daß in Triest mancherlei Fehler begangen werden; ich meine nicht positive Fehler, sondern das Fehlen einer gewissen Initiative. Dies hängt vielleicht zusammen mit der Tradition der Stadt. Sie war durch die früheren Communicationsverhältnisse in der angenehmen Lage, daß sie eine Art Spinnennetz gebildet hatte, in welches gewisse Verkehrsbranchen unmittelbar hinein mußten. Es wurde vielleicht in früherer Zeit zu leicht verdient, so daß man sich schwer daran gewöhnt, mit Anstrengung zu verdienen. Andererseits ist auch bekannt, daß alle Häfen in Bezug auf den Zwischenhandel sich im Rückgange befinden. Man muß aber auch anerkennen, daß der größere Fehler in der Triester Frage auf Seite derjenigen Factoren liegt, welche allein in der Lage sind, Abhilfe zu schaffen. So lange der Hafen keine ordentliche Verbindung mit dem Hinterlande hat, können Sie machen, was Sie wollen, er kann sich nicht entwickeln. Der Verkehr von Triest entwickelt sich sehr bedeutend, aber nicht in der Weise, wie der Verkehr anderer Häfen, und zwar aus dem Grunde, weil die Communicationsmittel fehlen. Geben Sie Triest Gelegenheit, sich zu einem

Knotenpunkte des Welthandels vermöge der Communicationen zu entwickeln, so werden entweder Triestiner oder Andere diesen Handel in die Hand nehmen. (Zustimmung.) Wenn Sie die Localgeschichte aller Hafenplätze durchgehen, so werden Sie finden, daß die Hebung derselben in den seltensten Fällen von den Eingeborenen ausging. Immer waren es neue Elemente, die die günstige Situation ausgenützt und damit nicht nur sich, sondern auch dem Hafen und dem ganzen Lande gedient haben.

Wir haben eine Art Palliativmittel für Triest seinerzeit geschaffen durch den Differentialzoll für Kaffee. Sofort haben einige neue Häuser sich dieses Handels bemächtigt. (Sehr richtig!)

Geben Sie Triest eine neue Bahn, um mit Genua und Marseille zu concurriren, so werden sich sofort Leute genug finden, diese Concurrenz auszunützen.

Wenn der Herr Secretär gesagt hat, daß sich keine jungen Triester fanden, die nach Hamburg gegangen wären, um sich dort auszubilden, so ist dies sehr bedauerlich; aber leider haben wir Wiener am wenigsten das Recht, solche Vorwürfe zu erheben; denn von uns geht auch niemand hinaus. Dies ist ja das Erbübel, unsere continentale Schwerfälligkeit. Wenn es heißt, einer geht nach Amerika, so ist das schon großartig. Ich war in Amerika. Ich bin auch mit einem gewissen Gefühle, etwas ganz Besonderes zu unternehmen, hinausgegangen. Als ich aber nach Hamburg kam, wissen Sie, worüber sich die Leute gewundert haben? Nicht daß ich nach Amerika gehe, sondern daß ich noch nicht dort war.

Natürlich spielen viele Momente mit, deren Besprechung nicht in diesen Rahmen gehört. Was ich constatiren wollte und alle Anwesenden festzuhalten bitte, ist, daß, wenn wir über diese Frage verhandeln, von Animosität gegen Triest nicht die Rede sein kann, und ich glaube, es wird auch der Herr Vasevi zu dieser Ueberzeugung kommen, wenn er das spätere Referat des Herrn Secretärs hören wird.

Die ganze Unternehmung, die wir ins Leben gerufen haben, geschah nur in der Absicht, um Triest zu heben, Triest zu nützen, und wir haben dafür schon heute einen Beweis, indem es uns gelang, hervorragende Herren aus dem Kaufmannsstande und aus Regierungskreisen hier zu versammeln, welche Interesse für Triest zeigen, und gleichzeitig dürfen wir es uns als Verdienst anrechnen, daß wir diesen Herren Gelegenheit gegeben haben, den Beweis zu erbringen.

Reichsrathsabgeordneter **Vasevi.**

Ich bin meinem verehrten Freunde und Vorredner sehr dankbar für die Worte, die er gesprochen hat. Ich gestehe ganz offen, ich wäre heute gar nicht hieher gekommen, wenn ich nicht durch meine Bekanntschaft mit der Person des hochgeehrten Herrn Präsidenten und durch die Freundschaft des Herrn Vicepräsidenten die Gewißheit gehabt hätte, daß diese Enquête nur den einen patriotischen Beweggrund hat, Triest und dadurch der ganzen Monarchie zu nützen dadurch, daß man der Regierung einen Fingerzeig gibt, wie man in dieser hochwichtigen volkswirthschaftlichen Frage vorgehen muß. Davon war ich überzeugt, ehe ich hergekommen bin. Mich hat nur der

Ton, den der Herr Secretär in seinem Referate gebraucht hat, gereizt. Der ist, ich wiederhole es, heute bei ihm nicht zum ersten Male zum Vorschein gekommen. Ich habe es sehr bedauert, daß der Herr Secretär, wie er in Triest war, mir nicht die Ehre geschenkt hat, wie es der hochgeehrte Herr Präsident gethan hat. Ich hätte ihm Vieles mitgetheilt, was seine Ansichten geändert hätte. Ich könnte ihn mit Thatsachen, nicht mit Worten widerlegen. Ich könnte Namen nennen. Ich arbeite heute seit 40 Jahren in der Zuckerbranche. Ich kann Ihnen beweisen, daß, wenn es mir gelungen ist eine Marke in einem entfernten Lande einzuführen, Tags darauf der Zuckerfabrikant hinter meinem Rücken dort war, um meinem Abnehmer direct zu verkaufen. Und Sie wissen aus den Zeitungen, daß sich jetzt ein Syndicat gebildet hat, um über die Köpfe der Triester Commissionäre hinweg den Zucker in Japan zu verkaufen. Bereits vor vielen Jahren habe ich österreichischen Zucker in Japan eingeführt und an dem Tage, wo ich sehe, ich kann die Früchte von jahrlanger Mühe ernten, kommt ein Fabrikant mit der Absicht, diese Früchte zu ernten. Ich kann Ihnen einen Brief eines Freundes aus Yokohama zeigen, der sagt. Das ist das Ende des Triester Geschäftes.

Ich kann Sie versichern, daß von Triest aus gewiß nur das Ziel angestrebt werden wird, ein besseres Einvernehmen, ein Handinhandgehen Triests mit dem Inlande in allen Fragen, die Triest mit dem volkswirthschaftlichen Leben der Monarchie verbinden, zu erzielen. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Präsident.

Ich habe zunächst eine persönliche Bemerkung vorzubringen gegenüber dem Reichsrathsabgeordneten Vasevi. Herr Vasevi citirt hier stets den Secretär. Ich muß bemerken, daß sowohl das Präsidium, als der gesammte Vorstand des Exportvereines sich in diesem Falle mit den Ausführungen des Herrn Secretärs Schwarz vollständig identificirt. (Lebhafter Beifall.) Wie ich schon in meinen einleitenden Worten bemerkt habe, ist die Initiative vom Präsidium ausgegangen, der gesammte Vorstand hat seine Zustimmung gegeben und der Herr Secretär hat im Auftrage des Präsidiums seine Erhebungen gepflogen, selbstverständlich seine Schritte zur Kenntniß gebracht und seine Referate vorgelegt. Es ist selbstverständlich, wenn wir mit dem Wortlaute und dem Sinn dieser Referate nicht einverstanden gewesen wären, wären sie nicht vorgebracht worden. Ich bitte also den Secretär Schwarz und den österreichisch-ungarischen Exportverein als identisch anzusehen. (Lebhafter Beifall.)

Meine Herren! Die Zeit ist ziemlich vorgerückt, ich schließe die vormittägige Versammlung und bitte präcise drei Uhr wieder zu erscheinen.

Schluß: $^3/_4$1 Uhr Nachmittags.

II. (Nachmittags-)Sitzung am 11. December 1899.

Beginn: 1/4 4 Uhr Nachmittags.

Präsident.

Meine sehr geehrten Herren! Ich danke Ihnen für Ihr präcises Erscheinen und habe zu melden, daß heute Vormittags einige Herren etwas später gekommen sind, so daß ich erst jetzt in der Lage bin, dieselben von hier aus begrüßen zu können.

Ich erkläre die Versammlung für eröffnet und ersuche den Herrn Secretär, sein zweites Referat zu erstatten.

Triests Seeverbindungen und der Oesterreichische Lloyd.

Referent: Vereinssecretär kaiserlicher Rath Adolf Schwarz.

Einen wunden Punkt unseres Hafens Triest bildet die mangelhafte Organisation seiner Seeschiffahrt. Es genügt ein Blick auf die den täglichen Verkehr anderer Hafenplätze anzeigenden Schiffslisten, um den Unterschied so recht hervortreten zu lassen. Hamburg, Bremen, Rotterdam und Antwerpen, Marseille und Genua sind Ausgangspunkte großer, weitverzweigter Verkehrsstraßen, Kopfstationen mächtiger Gesellschaften, die mit ihren verschiedenen, nach allen Welttheilen und Weltgegenden laufenden Linien den in steter Zunahme begriffenen Verkehr bewältigen.

Nicht das übermächtige Hamburg oder gar die gewaltigen englischen Häfen London und Liverpool wollen wir für einen Vergleich heranziehen. Wie wählen den kleineren Hafen Antwerpen und stellen ihm Triest gegenüber. Nicht die Ziffern allein sollen den Unterschied feststellen, sondern die wesentliche, auch nur bei einem flüchtigen Besuche beider Plätze wahrnehmbare Verschiedenheit des Verkehres und der Verbindungen. Ein undgang durch den Hafen von Antwerpen genügt, um seinen großen Weltverkehr zu erfassen. Die bunten Wimpel an den Mastspitzen der zahlreichen Dampferkolosse belehren uns über die Bestimmungsländer der zum Auslaufen bereitliegenden Schiffe.

Hier ein Dampfer des Norddeutschen Lloyd, der nach Australien geht, neben einem der Hamburg-Südamerikanischen mit dem Course nach Brasilien; dort der neue Dampfer der japanischen Nippon-Linie neben dem der englischen P. & O., beide für Ostasien. Die Schiffe der belgischen Red-Star-Linie für den regelmäßigen Verkehr nach Nordamerika neben den Dampfern der neuen belgischen Congo-Linie. Die Deutsch-Ost-

afrikanische und die Woermann-Linie, die neue rumänische Dampferlinie und die Adria, sie und mehrere andere Gesellschaften laufen Antwerpen regelmäßig an. Dann erst wieder die zahlreichen englischen Dampfer, welche den Verkehr Antwerpens, beziehungsweise des Continentes über Antwerpen mit England besorgen. Täglich bietet sich Gelegenheit zur Verschiffung nach London und Liverpool, nach Queenstown oder Grimsby, nach Hull oder Newcastle u. s. w. Im Holzhafen endlich die zahlreichen schwedischen und norwegischen Dampfer und Segler. Man braucht nur eine beliebige Nummer des täglich erscheinenden »Lloyd Anversois« zur Hand zu nehmen, um über den Schiffsverkehr Antwerpens einigermaßen orientirt zu werden. So lagen beispielsweise am 6. September 1898 nicht weniger als 71 Dampfer und 48 Segler im Hafen, von denen wenige Tage später kaum mehr 10 Procent in der Schiffsliste zu finden sind. Ein stetes Ein- und Auslaufen, das den Hafen immer von Neuem belebt.

Ja, Antwerpen, wird man sagen, läßt sich ebenso wenig wie alle anderen nordischen Häfen mit Triest vergleichen. Die Voraussetzungen für ihre Entwicklung sind viel zu ungleiche und zu ungleichartige. Gewiß ist dies der Fall, und wir würden Unrecht thun, diesen Umständen nicht Rechnung zu tragen.

Die vorgenannten nordeuropäischen Hafenplätze verdanken, wie bereits erwähnt, ihre Größe und ihren Aufschwung zunächst den mächtigen Strömen, an deren Mündung sie liegen. Diese bilden daher die erste und wichtigste Voraussetzung für ihre rapide Entfaltung, und gegen die gewaltige Concurrenz der Wasserstraßen vermag ein Hafen, der dieses natürlichen Bundesgenossen entbehrt, nicht anzukämpfen.

Wir müssen uns daher nach einem anderen gerechteren Vergleiche umsehen. Und da richtet sich unser Blick unwillkürlich auf Genua und Marseille, die Concurrenten Triests im Mittelländischen Meere. Da fanden wir nun, daß auch Marseille schon durch seine Lage bevorzugt zu sein scheint.

Gegen einen Vergleich aber von Genua mit Triest können wohl keine Einwendungen erhoben werden. Die Lage ist annähernd die gleiche und, was den internen Hafenverkehr betrifft, Triest nicht ungünstiger daran als das durch mächtig ansteigende Berge eingeengte Genua.

Hart am Fuße des steil abfallenden Gebirges gelegen, hat es für die Schaffung neuer, seinem gegenwärtigen Verkehre entsprechender Hafenanlagen enorme Schwierigkeiten zu überwinden, ja der Raummangel ist so fühlbar, daß nur für eine temporäre Einlagerung von Waaren gesorgt werden kann, und daß die Massengüter in den Depôts und Lagerhäusern

von Sanpierdarena, einem mehrere Kilometer von Genua entfernten Orte, untergebracht werden müssen. Diese und andere locale Schwierigkeiten in der Beförderung der Güter bringen es mit sich, daß Genua alljährlich in der Zeit des lebhafteren Warenzuges große Transitgeschäfte verloren gehen, weil man ganze Schiffsladungen, die für Genua bestimmt sind, des Zeitverlustes wegen über Marseille oder Venedig zu dirigiren gezwungen ist.

Wenn trotzdem Genua in den letzten 20 Jahren einen so merkwürdigen Aufschwung nahm, so verdankt es diesen wohl seinem industriellen Hinterlande, der Gotthardbahn, in erster Linie aber sich selbst, d. h. seiner Kaufmannschaft. Die Intelligenz und die Unternehmungslust der Genueser Kaufleute, deren Tüchtigkeit und Energie von allen Kennern dortiger Verhältnisse (die nebenbei bemerkt keine Italiener sind) in übereinstimmender Weise rühmend hervorgehoben wird, vermag sogar die Indolenz der italienischen Regierung wettzumachen, welche sich erst nach langem Zögern endlich im vorigen Jahre entschloß, 17·5 Millionen Lire für den Ausbau der Hafenanlagen zu bewilligen, um den zu erwartenden noch größeren Verkehrsanforderungen zu genügen. Was ferner Genuas Verkehrsentwicklung in besonders vortheilhafter Weise beeinflußt, ist der Umstand, daß es neben den italienischen Dampfschiffahrtsgesellschaften, Navigazione Generale Italiana, La Veloce, Puglia, welche daselbst ihren Sitz haben, auch noch von den bedeutenderen transatlantischen Linien als regelmäßiger Anlaufsplatz benützt wird. So legen die Dampfer der P. & O., der Hamburg-Amerikanischen, des Norddeutschen Lloyd und der holländischen Linien auf ihren Fahrten nach Ostasien und Australien in Genua an. Ja, unsere jüngste Linie, die Austro-Amerikana, findet daselbst gleich der Adria reiche Verschiffungsgelegenheit. Andere kleinere Linien vervollständigen den Schiffsverkehr dieses nächstgelegenen Concurrenten Triests.

Während sich also überall ein Aufschwung und Fortschritt bemerkbar macht, bleibt Triest hinter der möglichen Erfüllung seiner Aufgaben zurück. Damit soll allerdings nicht gesagt werden, daß sich nicht auch hier eine erfreuliche, statistische Zunahme seines Verkehres während der letzten Jahre nachweisen läßt, relativ aber bleibt es thatsächlich zurück.

Seine Stellung als Hafenplatz wird immer ungünstiger, und es muß wahrlich mit Wehmuth erfüllen, dies eingestehen zu müssen.

Nun läßt sich allerdings nicht in Abrede stellen, daß gewichtige Momente und Ereignisse, welche ganz speciell auf Triest Anwendung fanden, dessen Fortschritt hemmten oder in ungünstigem Sinne beein-

flußten und beeinflussen mußten. Ganz abgesehen von der überaus unzulänglichen Bahnverbindung mit dem Hinterlande, welche Frage uns noch ausführlich beschäftigen wird, hat die Schaffung, Anlage und weitgehende Begünstigung Fiumes seitens der ungarischen Regierung Triest sehr geschädigt. Ein großer Theil des Verkehres, welcher seither von Fiume besorgt wird, wäre zweifellos Triest zugefallen, beziehungsweise seinem Verkehrsgebiete nicht entzogen worden. Desgleichen bildete das Erstehen mehrfacher Concurrenz des Auslandes auf dem Gebiete des Schiffahrtsverkehres, von der die eine oder andere, wie beispielsweise die Deutsche Levante-Linie direct in das geographisch natürliche Verkehrsgebiet Triests eingriff, ein weiteres ausschlaggebendes Hinderniß für seine und seiner Schiffahrt Entwicklung.

Bei vollständiger Anerkennung und Würdigung dieser Momente läßt sich andererseits nicht leugnen, daß auch interne Verhältnisse mitspielen, welche einen lebhafteren Aufschwung nicht gestatten. Eine Erkenntniß derselben allein genügt nicht, ein wohl entschuldbarer Hinweis auf diese oder jene Schwierigkeit zur eigenen Entlastung ebensowenig. Ein Hinweis aber darauf, daß gewisse Mängel auch bei anderen gleichartigen Institutionen vorhanden sind, bedeutet den ersten Schritt zur Verhinderung jeden Fortschrittes.

Damit sind wir bei einem der wichtigsten Requisite für den Triester und den sich desselben als natürlichen Vermittlers bedienenden österreichischen Außenhandel angelangt, bei der österreichischen Seeschiffahrt und dem hauptsächlichsten Träger derselben, dem Oesterreichischen Lloyd.

Es ist ja allgemein bekannt, daß der Seeverkehr Triests, wenn nicht ausschließlich, so doch zum weitaus größten Theile durch den Oesterreichischen Lloyd besorgt wird, durch eine mit wichtigen Privilegien ausgestattete, staatlich subventionirte Gesellschaft.

Unter allen Fragen, welche nach irgend einer Richtung hin mit unserem Exporte in Verbindung stehen, ist die Lloydfrage die schwierigste, weil undankbarste und unangenehmste. Die Anschauungen der verschiedenen Parteien sind derart heterogene, daß es nur bei sorgsamster Untersuchung und genauer Prüfung aller Angaben auf ihre Richtigkeit und Schlußfolgerung möglich ist, ein objectives Urtheil zu fällen.

Der Exportverein ließ es nun an Bemühungen nicht fehlen, bei der Sammlung des ihm zur Verfügung stehenden reichen Materiales möglichst alle Kreise in den Rahmen seiner Action zu ziehen. Kaufleute und Industrielle des In- und Auslandes wurden befragt, Sachverständige auf dem Gebiete des Schiffahrtswesens um Abgabe eines Gutachtens er-

sucht, hohe Staatsbeamte interviewt, die Consuln, die in den Hauptplätzen dislocirt sind, um ihr Urtheil angegangen, kurz nichts verabsäumt, um zu lernen und sich belehren zu lassen.

Das Ergebniß dieser mündlichen und schriftlichen Enquête ist kein befriedigendes. Wieder eine österreichische Institution, welche mit wenigen Ausnahmen allenthalben angegriffen, angeklagt wird. Die Klagen sind in der Mehrzahl. Und wenn man auch geneigt ist, einzelne, ja sogar viele derselben nicht ernst zu nehmen, sie widerlegbar zu halten, einen Theil endlich auf die den Oesterreichern eigenthümliche Verkleinerungssucht alles Heimischen, auf die Gewohnheit, auf Grund einzelner Vorkommnisse zu generalisiren, zurückzuführen, es bleibt immer noch so viel übrig, um einzugestehen: der Lloyd steht nicht auf der Höhe einer modernen Schiffahrtsgesellschaft, er erfüllt nicht die Aufgaben, die er im Interesse unseres Außenhandels erfüllen sollte oder zu erfüllen berufen ist. Darin sind wohl selbst seine Anhänger einig.

Etwas Anderes ist es aber um die Ursachen der bestehenden Verhältnisse. Kann man den Lloyd und seine Verwaltung für die vorhandenen Uebelstände verantwortlich machen, oder muß man, der Gerechtigkeit Ehre gebend, die Uebelstände auf Gründe zurückführen, deren Beseitigung für die Lloydverwaltung unmöglich ist?

Mit dieser Frage wollen wir uns denn auch im Folgenden befassen.

Hören wir vorerst, was dem Lloyd zum Vorwurfe gemacht wird. Eine kleine Blumenlese von Kritiken der inländischen Industriellen und Kaufleute soll den Reigen eröffnen. Da heißt es unter Anderem:

> Der Lloyd ist weder eine Frachten-, noch eine Passagierlinie und befriedigt keine seiner Aufgaben vollständig; er ist ein Amphibium.
>
> Die wiederholt vorgekommene Verschleppung einzelner Colli (was bei den Nordseehäfen fast ausgeschlossen ist) und die großen Schwierigkeiten bei Leistung der Entschädigung für verlorene Colli haben unsere informirten Abnehmer veranlaßt, Transporte durch den Oesterreichischen Lloyd bei ihrer Bestellung bereits ausdrücklich auszuschließen.
>
> Der Lloyd kann schon seit zwei Jahren die Waarensendungen nach Indien und China nicht regelmäßig verschiffen. Er nimmt zwar alle Sendungen an, doch bleiben sie oft bis zu zwei Monaten unverschifft liegen. Dadurch entstehen Anstände und Dispositionswaaren, die immer zu Verlusten führen.
>
> Die Behandlungsweise von Exportgütern seitens des Lloyd ist im Vergleiche zu den auswärtigen Gesellschaften nicht mehr angemessen.

Unseres Wissens kommen nirgends so viele falsche Verschiffungen und Ausladungen am unrichtigen Hafenplatze vor, wie beim Lloyd. Die Erfahrungen, welche wir mit dem Lloyd bisher gemacht haben, veranlassen uns zu dem Wunsche, daß er sich die englischen, deutschen, belgischen, holländischen, ja sogar die französischen Gesellschaften, bei welchen mit geringerem Aufgebote an Beamten und Geldmitteln bessere Resultate erzielt werden, hinsichtlich der Pünktlichkeit, Raschheit, Billigkeit und des rationellen Verkehres zum Vorbilde nehme.

Bei Sendungen nach entfernteren Absatzgebieten ist es schon vorgekommen, daß der Lloyd die für Süd- und Ostafrika bestimmten Güter erst nach China und Japan mitgenommen, um sie endlich auf der Heimreise behufs Ueberschiffung in Aden zu landen, womit ein fünfmonatlicher Zeitverlust verbunden war. Eine australische Sendung ist sieben Monate lang, von allen Organen des Lloyd unbehelligt, in Port-Said gelegen. Niemand hatte es der Mühe werth gefunden, auch nur nach dem Ursprung der Sendung zu fragen.

Für 50.000 Francs Waare blieb nach Bagdad sechs Monate unterwegs, wurde refusirt, und ich mußte einen großen Verlust tragen, den mir der Lloyd nicht ersetzte.

Nach dem weiteren Osten von Singapore und Calcutta ostwärts ist der Schiffsverkehr kein genügender, die Schiffe des Lloyd werden der Bummelzug der dortigen Gewässer genannt. Nach Brasilien senden wir Alles über Hamburg, weil wir von dort aus alle acht Tage Verbindungen haben. Außerdem beträgt die Reisedauer Hamburg—Rio 21 Tage, Triest—Rio 48 Tage. Wir constatiren überdies sehr viele Diebstähle beim Lloyd.

Wir müssen den Lloyd als nicht bestehend betrachten, da wir die Frachtsätze, welche er verlangt, einfach nicht bezahlen können. Der Unterschied zwischen diesen und denen der Hamburger Linien ist so bedeutend, daß wir gar bei Berücksichtigung der Landfracht nicht daran denken können, ihn in Anspruch zu nehmen.

Wir müssen in die allgemeinen Klagen mit einstimmen. Das fortwährende Hervorkehren des Non possumus-Standpunktes seitens des Lloyd, der Mangel an Entgegenkommen in vielen Fällen erschwert die Concurrenz ganz bedeutend.

Beim directen Verkehre mit dem Lloyd kommt einem unwillkürlich die Ueberzeugung, daß man dort nach einem ganz genauen Schema in bureaukratischer Weise arbeitet, daß man aber den Anforderungen des modernen Verkehres nicht sehr viel Verständniß oder wohlwollenden Willen, sich denselben anzupassen, entgegenbringt, und daß es sehr zäher und nachdrücklicher Ausdauer bedarf, um beim Lloyd eine im Interesse des Exportes gelegene Verbesserung durchzusetzen.

Das ist, abgesehen von den vielen Klagen über hohe Frachten, der Tenor dessen, was sich in den verschiedensten Variationen wiederholt;

doch muß andererseits zugestanden werden, daß eine, wenn auch geringere Anzahl von Versendern eine wesentliche Besserung während der letzten Jahre constatirt und sogar das ihr gegenüber bewiesene Entgegenkommen rühmend hervorhebt. Es gilt in gleichfalls maßgebenden Kreisen als feststehend, daß die gegenwärtige commerzielle Direction des Lloyd Alles aufbietet, um im Rahmen des Möglichen den Anforderungen der Versender gerecht zu werden.

Wichtiger für uns sind die Stimmen aus dem Auslande, aus den Häfen in welchen der Lloyd mit seinen Concurrenten zusammentrifft, wo daher ein weniger einseitiges, sondern auf Vergleichen beruhendes Urtheil vorliegt.

Da schreibt uns nun der Chef einer bedeutenden Firma in Colombo:

> Mein Bericht muß leider in Klagen gegen den Oesterreichischen Lloyd bestehen, d. h. in Constatirung der Thatsache, daß die bei dem Lloyd oder seinen Angestellten herrschende Ansicht über das, was im Interesse des Lloyd liegt, sich mit den Wünschen des Handels nicht deckt. Der Lloyd ist kein philanthropisches Institut und wird seine Interessen schon wahren, aber der Verkehr zwischen Ceylon und Oesterreich kann sich nicht entwickeln und zieht sich eher zurück, als daß er Unannehmlichkeiten erträgt. Die Dampfer des Lloyd kommen nicht regelmäßig nach Colombo. Wenn es sich um Waaren von Oesterreich handelt, weiß man nie, wann die Dampfer fällig sind, und ob die Waare direct oder mit Ueberladung kommt und in letzterem Falle ob die Ueberladung in Port-Said oder in Bombay stattfindet. Die Ablieferung der Güter ist häufig ungenau, Güter werden noch einem der folgenden Häfen mitgenommen, Entschädigungen sind schwer zu erhalten, da der Lloyd sich gut verclausulirt; Diebstähle an Waaren kommen häufig vor.
>
> Man hat also eher Grund, den Lloyd zu vermeiden, als ihn zu suchen. Handelt es sich um Waaren nach Oesterreich, so kommt es zu übertriebenen Frachtforderungen, soweit mein Artikel betroffen ist; kommt es doch einmal zu einem Frachtengagement, so wird es häufig nicht gehalten. Man hat also allen Grund, Geschäfte mit Oesterreich nur zu suchen, wenn man sonst gar nicht mehr zurecht kommt. Von einem Ausbau des österreichischen Geschäftes mit einer gewissen Liebhaberei kann gar keine Rede sein.
>
> Ich klage keine Persönlichkeit an, denn ich weiß gar nicht, wo der Fehler liegt. Auch sind wir nach häufigen Beschwerden gewissermaßen erlahmt, und ohne Ihre directe Anfrage hätte ich Vorstehendes gar nicht geschrieben.

Eines der ersten Häuser auf Java berichtet auf unsere Anfrage aus Batavia:

Unsere eigene Erfahrung hat uns gelehrt, daß die gegenwärtige Schiffahrtsverbindung zwischen Triest und Java große Mängel aufweist, namentlich dadurch, daß die Reisen zu lange dauern und die Güter zu unregelmäßig hier ankommen. Oefters doch haben wir selber erfahren müssen, daß unsere Bestellungen entweder in Port-Said oder in Singapore zurückgeblieben sind oder gar nach China mitgenommen wurden, um erst nach zweimonatlicher Verspätung und theilweise verdorben hier anzukommen. Allen diesen Mängeln kann nur durch eine directe Fahrt zwischen Triest und Java ein Ende gemacht werden, um die Umladungen, welche den Waaren immer schaden und Zeitverluste verursachen, zu vermeiden. Diese Unregelmäßigkeiten sind es vornehmlich, welche die hiesigen Importeure dazu veranlassen, die österreichischen Artikel vorzugsweise aus anderen Ländern zu beziehen.

Drastischer drückt sich unser Gewährsmann in Singapore, gleichfalls der Chef einer hervorragenden Firma, aus, indem er schreibt:

Die Verbindung ist zu langsam und nicht häufig genug, Umladungen in Bombay conveniren nicht, weder im Passagier- noch im Waarenverkehr; die Ablieferungen von Waaren per Oesterreichischen Lloyd am Bestimmungsplatze sind unzuverlässig und unter aller Kritik. Die Beseitigung dieser und vieler anderer Mängel kann nur durch gründliche Umgestaltung des Arbeitsplanes des Oesterreichischen Lloyd erreicht werden. Eine den Anforderungen der Jetztzeit genügende Dampferverbindung wird naturgemäß auch einen belebenden Einfluß auf den Geschäftsverkehr haben.

Aus Penang erhalten wir gleichfalls von kaufmännischer Seite folgenden Bericht:

Gleich uns ist die übrige hiesige Kaufmannschaft allgemein der Ansicht, daß die Spedition mit dem Lloyd eine zu schleppende ist. De facto werden auch seit einiger Zeit Güter, die früher mit dem Oesterreichischen Lloyd verschifft wurden, ab Venedig mit der P. & O. verladen, gewiß ein Zeichen, daß man hier mit dem Lloyd nicht zufrieden ist.

Es sei schließlich noch der Brief einer der angesehensten, in Kobé und Yokohama etablirten Firmen citirt, welcher lautet:

Der Hauptpunkt, der unserer Meinung nach von Ihnen ins Auge gefaßt werden muß, ist der, die Schiffahrtsverbindung zwischen Triest und Japan in eine andere Sphäre zu lenken, wie das leider momentan der Fall ist und woran die vielen Beschwerden, die von hier aus schon an die Direction des Oesterreichischen Lloyd gegangen sind, aber leider fast immer unbeantwortet, jedenfalls aber niemals berücksichtigt worden sind, nichts haben ändern können.

Wenn auch zwischen Triest und Japan eine regelmäßige Dampferverbindung besteht, so ist dieselbe ferner auch aus dem Grunde nicht genügend, weil immer der zweite Dampfer erst nach Yokohama direct

kommt, während die anderen Dampfer nach Kobé über Hongkong und Shanghai-Nagasaki gehen und dort die für Yokohama bestimmten Güter umgeladen werden müssen, was mit einer geradezu unerhörten Bummelei geschieht, woran die Direction in Triest allerdings nur indirect Schuld trägt. Die Schuld trifft in erster Reihe die Vertreter, die Niemandem auch nur in der geringsten Weise entgegenkommen, so daß wir z. B. unsere Waaren lieber über Genua oder Hamburg transportiren lassen, als uns des Oesterreichischen Lloyd zu bedienen, außer wenn dies durchaus nicht zu umgehen ist.

Neulich haben z. B. Waaren von uns volle zwei Wochen in Kobé gelegen, obwohl fast jeden Tag ein Steamer von dort nach Yokohama fährt.

Eine derartige Bedienung ist doch wirklich nicht dazu angethan, das Ansehen einer Gesellschaft zu heben und die Export-, beziehungsweise Importfirmen zu veranlassen, sich einer solchen Dampfergesellschaft zu bedienen.

Auch bei Regulirungen von Claims macht der Oesterreichische Lloyd stets größere Schwierigkeiten, womit man bei anderen Rhedereien fast niemals zu kämpfen hat.

Unserer Meinung nach ist das der Hauptpunkt, durch dessen ganz energische Aenderung sich alles Andere von selbst geben wird.

Wir wollen nur noch einige Briefe anführen, wie sie hiesigen Exportfirmen allwöchentlich zukommen, also förmlich aus dem Leben gegriffene Erfahrungen repräsentiren.

So schreibt unter dem 25. September 1899 eine Hamburger Exportfirma ihrem hiesigen Einkäufer:

Bei dieser Gelegenheit möchten wir Ihnen vorschlagen, die für unsere ostasiatischen Häuser bestimmten Lieferungen in Zukunft über Hamburg zu verladen, da die Expedition mit dem Lloyd eine zu zeitraubende ist. Ueberdies werden die Ballen durch die Umladung in Bombay so hergenommen, daß unsere Hongkong-Freunde die Sendungen jedesmal erst restauriren müssen, damit sie in halbwegs anständigem Zustande am Bestimmungsorte anlangen.

Eine zweite Hamburger Firma schreibt unter dem 13. October 1899:

Es ist zur Evidenz erwiesen, daß die Emballage nicht stark genug war, da sämmtliche über Triest verladenen Partien in einem miserablen Zustande anlangten, während die über Hamburg verladenen keinen Anlaß zur Klage gaben.

Und das waren Güter, die aus derselben Fabrik stammten, von denen ein Theil über Hamburg, der andere über Triest expedirt wurde.

Von einem Geschäftsfreunde aus Batavia erhielt ein hiesiger Exporteur unter dem 15. October 1899 folgenden Bericht:

Es kommt fast keine Sendung aus Oesterreich an, welche nicht beschädigt wäre, oder deren Inhalt nicht ein Manco aufweisen würde. Ehe wir uns ferner solchen Vorkommnissen aussetzen, werden wir lieber auf das Geschäft mit Ihnen verzichten.

Die jüngste Zuschrift eines der größten Hamburger Exporteurs für China an seinen hiesigen Einkäufer vom 20. November 1899 lautet:

Wir bitten Sie, von Zeit zu Zeit bei dem Oesterreichischen Lloyd vorstellig zu werden und über die langsamen und unregelmäßigen Expeditionen Beschwerde zu führen, vielleicht läßt sich in dieser Richtung doch etwas erreichen, wenn verschiedene bedeutende österreichische Verlader eine Petition einreichen, denn die Zustände beim Oesterreichischen Lloyd sind nach unserer langjährigen Erfahrung einfach unglaublich gegenüber dem prompten und geregelten Verkehre der hiesigen und englischen Linien.

Die Krone aller dieser Beschwerden bildet aber der uns vorliegende Brief einer Native-Firma aus Indien vom 9. September 1899, welche darüber Klage führt, daß die ihr aus Wien über Triest gesandten eisernen Cassen mit eingedrückten Wänden ankamen, und daß ihr der dortige Schiffsagent jede Entschädigung verweigerte.

All die erhobenen Klagen und Beschwerden erhalten ihre volle Bestätigung durch die an den Verein gelangten Antworten unserer Consulate. Diese sind theils kurz gehalten, theils aber Operate, die gründliche Sachkenntniß, scharfe Beobachtung und ernstes Studium verrathen und von Seite aller maßgebenden Factoren weit mehr Beachtung verdienen, als ihnen in Wirklichkeit zutheil wird. Unser auf diesem Wege erhaltenes Material ist ja eigentlich nichts Anderes als eine Wiederholung des in den Consulatsberichten oft und oft Gesagten, aber ebenso oft zum eigenen Schaden nicht Beachteten. Das alte Lied von zu langer Fahrtdauer, verspäteter Ablieferung, häufigen Diebstählen, Verschleppungen der Waaren, höheren Frachtraten tönt immer wieder von Neuem. Wir wollen aber hier nur den wichtigsten Inhalt einer 40 Seiten langen Zuschrift eines seit mehreren Jahren in verschiedenen Plätzen des Ostens dislocirten Consuls registriren, der die Frage unserer Lloydschiffahrt mit großer Objectivität behandelt und sich als ebenso genauer Beobachter wie gründlicher Kenner der dortigen Verhältnisse erweist. Dieser Functionär spricht sich nun in folgender Weise aus:

Es muß zugestanden werden, daß bei der zwischen Triest und dem Osten bestehenden Schiffahrtsverbindung Mängel bestehen. Der Oesterreichische Lloyd versieht, wie bekannt, seit Beginn dieses Jahres den Dienst nach Indien mit zwei Linien und nach Ostasien mit einer

Linie, welche gleichfalls für den Verkehr nach Indien in Betracht kommt.

Mit Auflassung der sogenannten monatlichen Eillinie Triest—Bombay und umgekehrt hat der Lloyd mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Fahrt mindestens 18 Tage dauerte und sohin von einer »Eilfahrt« nicht mehr die Rede sein konnte — die englische P. & O. befährt die längere Strecke Bombay—Marseille oft in 12 Tagen — sehr gut gethan und hat an deren Stelle die »directe« Linie Triest—Bombay gestellt, welche ebenfalls monatlich in beiden Richtungen befahren wird; die Fahrzeit beträgt nach dem Fahrplane 18 Tage.

Die zweite indische Linie ist erst seit Kurzem eingeführt; sie geht von Triest nach Calcutta; es sind neun Fahrten jährlich geplant. Endlich kommt noch die Linie nach Ostasien in Betracht, deren Dampfer auf der monatlichen Fahrt nach China und Japan in Indien außer Bombay noch Karachi anlaufen.

Alle diese Linien leiden an dem Erbübel des Oesterreichischen Lloyd, der Unpünktlichkeit und der Unregelmäßigkeit. Während es allen anderen Dampfschiffahrts-Gesellschaften möglich ist, ihre Fahrpläne genau und pünktlich fast zu allen Jahreszeiten einzuhalten und den Dienst mit peinlichster Einhaltung der Fahrordnung zu versehen, ist es bei den Dampfern des Oesterreichischen Lloyd geradezu zur Regel geworden, daß sie an den vorher angegebenen Tagen weder ankommen noch abgehen. Je länger die Reisen sind, desto größer werden natürlich die Verspätungen. Es gehört nicht zu den Seltenheiten, daß ein Dampfer des Oesterreichischen Lloyd seine Heimreise in Japan mit einer 10—14tägigen Verspätung beendigt.

Nicht zum geringen Theile werden diese Verspätungen durch die geradezu staunenswerthe plan- und systemlose Art der Ladung in Triest verursacht, so daß schon im ersten Zwischenhafen Port-Said nicht selten die ganze Schiffsladung von 2000—3000 Tonnen ausgeladen werden muß, um tief unten aus dem Schiffsraume einige Kisten oder Fässer herausholen zu können, die dort ausgeschifft werden sollen. Gar oft wiederholt sich in anderen Zwischenhäfen diese zeitraubende und für die ganze Ladung schädliche Procedur; es ist da kein Wunder, wenn die Waaren endlich in den Bestimmungshäfen in einem desolaten Zustande ankommen, wobei allerdings nicht unerwähnt bleiben soll, daß es fast zu einem Charakteristikon der Waare österreichischer Provenienz gehört, daß sie unzweckmäßig und oft mangelhaft verpackt ist. Würde man jedoch schon in Triest nach einem gewissen Systeme laden, mit dessen Grundprincipe die Beamten und Verstauer des Lloyd denn doch schon vertraut sein sollten, würde viel Zeit gewonnen, der Gesellschaft selbst aber viel Geld, das als Pönale gezahlt werden muß, erspart bleiben.

Eine andere, sehr häufige Klage geht dahin, daß die nach dem Osten vom Lloyd zur Verschiffung angenommenen Waaren oft erst nach Wochen oder gar Monaten thatsächlich in Triest verschifft werden.

Daß dadurch die Handelsinteressen auf das Empfindlichste geschädigt werden, liegt auf der Hand. Zwar hat der Lloyd in der letzten Saison durch Einschiebung mehrerer Extradampfer getrachtet, diesem Uebelstande zu steuern; dadurch jedoch, daß er sich den Zuckerexporteuren gegenüber verpflichtet hatte, auf den regelmäßigen Dampfern eine verhältnißmäßig große Tonnenzahl für ihre Zwecke zu reserviren, werden die Verlader anderer Waaren oft sehr geschädigt, da sie zumeist die tarifmäßigen Frachtsätze bezahlen müssen, während den Zuckerexporteuren, denen der Staat ohnehin durch die Ausfuhrsprämie bedeutende pecuniäre Vortheile gewährt, noch besonders günstige Ausnahmstarifsätze gemacht werden.

Sehr häufig wird von den Kaufleuten darüber geklagt, daß mit dem Lloyd verschiffte Waaren verschickt werden, daher oft ganz verloren gehen oder erst nach monatelangem Herumfragen und Telegraphiren zu Stande gebracht werden. Ob da nicht dem schon oben erwähnten systemlosen Laden in Triest ein großer Theil der Schuld beizumessen ist, erscheint zweifellos. Aber auch ein anderer Umstand ist hier zu erwähnen. Während auf allen anderen Linien eigene Functionäre die an Bord gebrachten Waaren übernehmen und für deren Ausschiffung am Bestimmungsorte Sorge tragen, ist diese Aufgabe beim Oesterreichischen Lloyd den Schiffsofficieren, von denen in erster Linie die beiden Lieutenants in Betracht kommen, zugetheilt. Auf einem modernen Schiffe sind jedoch mindestens drei Pfortenöffnungen, an denen je zwei Dampfkrähne arbeiten; ist es daher schon physisch unmöglich, daß zwei Officiere diese sechs Dampfkrähne überwachen und die Anzahl der Kisten oder Säcke und deren Nummern notiren, so sollen diese zwei Menschen bei einer Lade- oder Löschzeit von drei bis vier Tagen ununterbrochen 72 bis 96 Stunden im Dienste stehen, um dann ganz erschöpft auf der Reise wieder den Navigationsdienst zu übernehmen. Oder wie kann selbst bei einer kürzeren, sagen wir 24stündigen ununterbrochenen Ladezeit von den beiden Officieren verlangt werden, die Verantwortung für die übernommenen oder gelöschten Waaren zu tragen?

Seit neuester Zeit wird bei den Verschiffungen durch den Oesterreichischen Lloyd über einen auch bei anderen Schiffahrtsgesellschaften bestehenden Uebelstand geklagt. Bei größeren Sendungen ergeben sich Abgänge ganzer Colli, bei einzelnen Kisten solche am Inhalte derselben. Es ist hier natürlich ferne gelegen, dem Lloyd oder seinen Bediensteten eine geradezu verbrecherische Handlung zuzuschreiben, erwähnt muß es aber werden, da dies ein bedeutender, das Ansehen einer Schiffahrtsgesellschaft schwer schädigender Umstand ist; dazu kommt, daß der Lloyd für alle derartigen Abgänge natürlich aufzukommen hat. Es scheint vollkommen ausgeschlossen, daß auf dem Schiffe selbst, sei es im Hafen oder auf hoher See, diese — sagen wir — Unregelmäßigkeiten begangen werden; höchst wahrscheinlich geschehen sie schon in dem Verschiffungsorte selbst. Da bei der oben beschriebenen, beim Oester-

reichischen Lloyd üblichen Aufnahme der Waaren an Bord eine auch nur oberflächliche Untersuchung der Verpackung nicht stattfinden kann, wird es schwer sein, dem Uebelthäter auf die Spur zu kommen.

Einer mangelhaften Uebernahme ist es jedenfalls zuzuschreiben, wenn Kisten oder Säcke ganz fehlen, oder wenn oft erst nach drei oder mehr Monaten der als verloren beklagte Theil der Sendung nachkommt, nachdem er in einem vergessenen Winkel des Lloydhangars glücklich wieder entdeckt worden ist.

Die gegenwärtige Schiffsverbindung zwischen Triest und Indien, besonders Bombay scheint für den heutigen Stand unserer Handelsbeziehungen zu Ostindien zu genügen, zumal, wie schon erwähnt, die Lloydverwaltung dafür Sorge trägt, durch Einschiebung von Extradampfern dem Bedürfnisse nach Laderaum Rechnung zu tragen. Fahrplanmäßig vermitteln gegenwärtig den Verkehr zwischen Triest und Indien jährlich zwölf Dampfer der directen Linie Triest—Bombay mit circa 30.000 Tonnen, dann neun Dampfer der seit der letzten Saison neueingeführten Linie Triest—Calcutta mit circa 25.000 Tonnen und endlich noch die zwölf Dampfer der indo-chinesisch-japanischen Linie mit circa 32.000 Tonnen.

Mit Rücksicht auf den Passagierverkehr ist es zu bedauern, daß der Lloyd die ursprüngliche Eillinie nicht auf der Höhe der Zeit erhalten hat; doppelt zu bedauern, wenn man bedenkt, daß es Dampfer des Oesterreichischen Lloyd waren, die vor 15 Jahren den Record zwischen Bombay und Brindisi machten, an Geschwindigkeit also jene der P. & O. übertrafen; dies allerdings vor 15 Jahren. Andererseits ist es jedoch nicht zu verkennen, daß eine noch so schnell fahrende einmonatliche Linie auf das reisende Publicum nicht rechnen kann. Immerhin scheinen die Reisenden, welche in der Zeit nicht gedrängt sind, den Oesterreichischen Lloyd gerne zu benützen, da die meisten Dampfer, besonders zur Saison, mit Passagieren wohl besetzt sind.

Schlimmer ist allerdings die Verbindung mit Ostasien, mit China und Japan beschaffen, welche von einer einmonatlichen Linie befahren wird. Diese Linie, die vom Lloyd nur als Frachtenlinie gedacht ist, gibt den Empfängern der mit ihr verfrachteten Waaren reichlichen Anlaß, wegen Verspätungen und Unregelmäßigkeiten Klage zu führen. Bei der großen Zahl von Zwischenhäfen, Fiume, Port-Said, Suez, Aden, Karachi, Bombay, Colombo, Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Kobé und Yokohama ist allerdings den Dampfern mehr als genügend Gelegenheit gegeben, sich zu verspäten. Bald braucht es große Mühe, um die in den einzelnen Häfen auszuladenden Waaren zusammenzufinden, bald sind die zur Verladung bestimmten Güter nicht zur Stelle, oder es tritt die Nothwendigkeit ein, eine Reparatur in der Maschine oder am Schiffskörper vorzunehmen.

Für die Verbindung mit dem fernen Osten weist der Fahrplan unserer Lloydlinie allerdings eine Ungeheuerlichkeit auf; statt von Aden direct nach Colombo zu führen, fahren die Lloyddampfer dieser Linie

zuerst nach Karachi, von da nach Bombay und nach einer achttägigen Liegezeit nach Colombo. Die Fahrtdauer von Aden direct nach Colombo nähme für unsere, mit der mäßigen Geschwindigkeit von circa 12 Seemeilen laufenden Dampfer zehn Tage in Anspruch, fahrplanmäßig gelangt der Lloyddampfer von Aden erst nach 20, thatsächlich aber kaum vor 22 Tagen an, so daß er für seine Fahrt nach Ostasien schon bis Colombo 12 Tage verliert, wodurch Triest des Vortheiles seiner geographischen Lage gegenüber den Nordseehäfen so ziemlich verlustig wird.

Allerdings ist hiebei eines wichtigen Umstandes nicht zu vergessen. Unser Verkehr nach Ostasien und ebenso von China und Japan nach Oesterreich liegt gegenwärtig noch in den Kinderschuhen, so daß zu keiner Jahreszeit ein halbwegs voll geladener Dampfer dahin abgehen könnte, wohl aber ist dies nach Indien der Fall, wohin der Export ein bedeutenderer ist. Dazu kommt noch, daß von Bombay aus ein überaus lebhafter Rohbaumwollexport nach Japan und ein ziemlich günstiger Handel mit Garnen nach China betrieben wird und die Lloyddampfer reichliche Gelegenheit finden, ihre nach Ausschiffung der für Indien bestimmten Güter mit diesen Waaren zu günstigen Frachtsätzen nach Ostasien vollzuladen. So lange also unser eigener Export nach Ostasien nicht jenen Umfang annehmen wird, um die Dampfer schon in Triest zu füllen, wird der Oesterreichische Lloyd wohl schwerlich je in die Lage kommen, die Abkürzung der Fahrtdauer durch Vermeidung der indischen Plätze Bombay und Karachi zuzugestehen. Allerdings wäre bei Durchführung dieser Abkürzungen auf einen größeren Zuspruch der süddeutschen Provenienzen zu rechnen; da aber der Oesterreichische Lloyd in Folge seiner Unpünktlichkeit und Unregelmäßigkeit sich in Ostasien nicht nur keines, sondern — wie ruhig gesagt werden kann — eines schlechten Rufes erfreut, der sogar so weit geht, daß viele Firmen in Ostasien, besonders in Japan, ansässige Importeure auf der Bestellungsordre für selbst aus Oesterreich zu beziehende Waaren die Clausel »Nicht per Oesterreichischer Lloyd« vormerken, ist auf eine Inanspruchnahme von dieser Seite wohl nicht zu denken.

Eine weitere Unzweckmäßigkeit des Fahrplanes wurde seit circa zwei Jahren, jedoch leider nur zum Theile, beseitigt. Bis zum Jahre 1897 war Kobé die Endstation unserer japanischen Linie, die den bei weitem wichtigeren japanischen Hafen Yokohama nicht anlief. Seither geht jeder zweite Dampfer mit Vermeidung von Shanghai von Hongkong direct nach Yokohama, dann nach Kobé und tritt von dort via Hongkong die Heimreise an. Es wäre nun zu erwägen, ob es nicht zweckmäßiger erscheinen würde, sämmtliche Dampfer diese Linie einschlagen zu lassen. Das Anlaufen Shanghais und Yokohamas in jedem zweiten Monate wird dem Handelsverkehre keinen Aufschwung verleihen, sondern stellt in jeder Hinsicht nur eine halbe Maßregel dar.

Erwähnt mag noch werden, daß es sehr zu bedauern war, daß der Lloyd schon nach kurzer Zeit, nachdem er vor einigen Jahren eine

Zweiglinie von Singapore nach Java und Sumatra activirt hatte, diese wieder aufließ. Für unseren Handel nach diesen Inseln war die Einstellung dieser Linie unheilvoll, da er seither — dem Vernehmen nach — sehr zurückgegangen sein soll.

Diesem gewiß mit großer Sachkenntniß und Objectivität abgegebenen Urtheile soll noch die Ansicht eines zweiten Consularfunctionärs, der ein halbes Menschenalter im Osten zugebracht hat, hinzugefügt werden. Dieser schreibt, nachdem er die gleichen Uebelstände hervorhebt, über den Lloyd Folgendes:

> Das Uebel liegt so tief, daß es mit der Abänderung des Itinerärs oder der Polizzen nicht beseitigt werden kann. Der Lloyd wird zu sehr als Versorgungsanstalt betrachtet und zu bureaukratisch geleitet; er müßte nach kaufmännischen Principien dirigirt werden. Es gibt dort zu viele Köche, welche den Befähigungsnachweis — den man doch heute von jedem Handwerker begehrt — nicht erbracht haben.

Um dem Einwande vorzubeugen, daß wir uns nur auf Gutachten fremdnationaler Kaufleute oder nicht mitten im kaufmännischen Leben stehender Consularfunctionäre beschränkt haben, wollen wir gleich hier den Bericht eines österreichischen Kaufmannes einschalten, welcher auf Grund eines, mit vielfachen Reisen im ganzen Osten verbundenen zehnjährigen Aufenthaltes nachstehendes Urtheil über unsere Schiffahrtsverhältnisse fällt:

> Wenn auch anerkannt werden muß, daß seit einigen Jahren seitens der Direction des Oesterreichischen Lloyd sehr viel geschehen ist, um den früheren Uebelständen abzuhelfen, so ist noch nicht Alles gethan und muß noch sehr viel geschehen, um die Gesellschaft auf jene Höhe zu bringen, auf welcher sie als einzige österreichische Schiffahrtsgesellschaft längst hätte sein müssen. Der Vortheil der geographisch günstigen Lage Triests ist nie ausgenützt worden, ja es ist beschämend, zu gestehen, daß, trotzdem Triest den großen ostasiatischen Handelscentren um circa 3000 Seemeilen näher gelegen ist als Hamburg, diese von Hamburg aus mittelst nichtsubventionirter Frachtendampfer viel eher erreicht werden, als mit dem Lloyd. Daß nur ein schlechtes System an solchen Verhältnissen Schuld tragen kann, ist evident. Da man jedoch als Beobachter mit der Organisation nicht vertraut ist, so kann man schwer sagen, wo der Fehler steckt. Die wahrnehmbaren Wirkungen lassen aber auf Ursachen schließen, welche unbedingt behoben werden müßten.
>
> Für den Lloyd ist Vorderindien das wichtigste Absatzgebiet, Zucker der wichtigste Artikel. Die natürliche Folge davon ist, daß die ganze Aufmerksamkeit blos diesem Absatzgebiete zugewendet und Zucker zum Schaden aller anderen Waaren bevorzugt wird. Da nun der

Lloyd sein Hauptaugenmerk Vorderindien zugewendet hat, ist es nicht zu verwundern, daß dort weniger Anlaß zu Klagen ist, als im ferneren Osten. Dieser wurde vom Anfange an vernachlässigt, der Verkehr so unzweckmäßig eingerichtet, daß die Verlader sowohl wie die Empfänger gegen den Lloyd schon vom ersten Momente an voreingenommen wurden und das Renommée des Lloyd leiden mußte. Alte Schiffe, wie Orion, Medea, Medusa, Melpomene und Poseidon wurden ausgeschickt. Die Ankunftsdaten differirten gegen den Fahrplan um nur 10—12 Tage. Durch die Zweiglinie Bombay—Hongkong wurden diese Uebelstände keineswegs beseitigt. Was Wunder, wenn man mit einer solchen Gesellschaft nicht zufrieden war. Aus dieser Zeit stammt die Abneigung gegen Verschiffungen mit dem Lloyd und die ausdrückliche Vorschrift — »keine Verschiffung über Triest«.

Es hat sich inzwischen beim Lloyd wohl Manches zum Vortheile geändert, es wurden theilweise neue Schiffe ausgeschickt — die alten verkehren indeß noch immer daneben —, die Linie bis Yokohama ausgedehnt, aber Fahrtzeiten einhalten hat der Lloyd noch immer nicht gelernt, und die Fahrtdauer ist eine enorme, den Bedürfnissen keineswegs entsprechende.

Nur diesen Umständen ist es zuzuschreiben, daß der größte Theil österreichischer, für China und Japan bestimmter Waaren seinen Weg über Hamburg nimmt. Es wird in Triest über wenig Frachten nach Java, China und Japan geklagt, das ist richtig, man übersieht aber, daß die geschilderten Verhältnisse die nordböhmischen Güter von Triest abdrängen und die Verlader zwingen, andere Häfen aufzusuchen. Würde man eine von Karachi und Bombay unabhängige Linie creiren und darauf bedacht sein, den Dienst prompt und exact durchzuführen, würden zweifellos nicht nur unsere, sondern auch ausländische Güter zuströmen. Man müßte eben den Interessenten etwas bieten, um sie zur Verschiffung über Triest zu veranlassen. Es müßte insbesondere darauf gesehen werden, unnöthige Aufenthalte zu vermeiden, die Fahrtzeiten präcise einzuhalten, damit unsere Linien nicht anderen — sogar nichtsubventionirten — Frachtenlinien nachstehen.

Wäre durch einen geregelten Dienst der Export über Triest gesichert, würden die Schiffe auch mehr als genügende Rückladungen finden. Thee, Cassia, Häute sind stets von China, Pfeffer, Zinn, Copra u. s. w. in Singapore erhältlich, und ebenso könnte Kaffee von Java mit österreichischen Dampfern direct bis Triest befördert werden.

Wir glauben in dem bisher Gesagten die Ansichten der verschiedenen Parteien über den Lloyd in genügend ausführlicher Weise behandelt zu haben.

Welche Stellung nimmt nun der Lloyd diesen Anklagen gegenüber ein?

Wir unterließen es selbstverständlich nicht, auch mit den leitenden Persönlichkeiten dieses Institutes in Verbindung zu treten, um ihre Anschauung kennen zu lernen.

Manches, ja sogar vieles dessen, was dem Lloyd zum Vorwurfe gemacht wird, wird als thatsächlich bestehend zugegeben, doch werden zumeist die obwaltenden Verhältnisse als die traurige Ursache der Unzulänglichkeit bezeichnet, Verhältnisse, welche stärker seien, als der Wille zu ihrer Beseitigung.

Es wird beispielsweise von dem commerziellen Director des Lloyd, Herrn Fanni, dessen guter Wille und Entgegenkommen allseits volle Anerkennung findet, dessen Verständniß und Tüchtigkeit Niemand in Abrede stellt, darauf hingewiesen, daß der Verkehr in Triest in den letzten zwei Jahren derart zugenommen, daß man mit den bestehenden Hafenanlagen und Lagerhäusern denselben nicht mehr zu bewältigen vermag. Es ereigne sich wiederholt, daß ankommende Schiffe fünf bis sechs Tage draußen liegen müssen, bevor sie anlegen und löschen können. Die Hangars reichen nicht aus und sind viel zu klein, so daß man beim Laden und Löschen der Schiffe nicht mit voller Kraft arbeiten kann und viel Zeit verliert.

Darin hätten auch die verschiedenen Fälle der verfehlten oder überhaupt nicht erfolgten Verladung einzelner Colli ihren Hauptgrund.

Einen Vergleich des Oesterreichischen Lloyd mit den anderen großen Gesellschaften läßt er überhaupt nicht zu. Diese wären für den Post- und Passagierdienst bestimmte Eillinien mit bedeutenden Subventionen, während die Linien des Oesterreichischen Lloyd einem gemischten Zuge zu vergleichen sind, der auch einige Passagiere mitnimmt, hauptsächlich aber der Frachtenbeförderung dienen soll.

Eine directe Linie von Triest nach China und Japan hält er für undurchführbar, weil wir weder Aus- noch Retourfracht haben. Die zwei Hauptartikel, welche China exportirt, sind Seide und Thee. Seide geht nach Marseille, Thee nach England. Für diese Artikel braucht man eine rasche Beförderung, sie bezahlen auch eine entsprechend hohe Fracht. Es bleibe uns daher aus China nichts als etwa Häute und Zimmt und, wenn die Conjunctur es gestattet, auch Reis aus Japan, ferner Pfeffer aus Singapore und die Umladungen aus Java. Von Indien führen wir vornehmlich Baumwolle, Oelsaaten und Jute, um derentwillen hauptsächlich die neue Linie nach Calcutta erstellt wurde. Noch schlimmer stehe es aber mit der Ausfracht nach China und Japan, welche oft in kaum 100 Tonnen für ein Schiff bestehe. Deshalb sei es unmöglich auch bei der chinesischen Linie Bombay zu missen, ja der Lloyd sei gezwungen, diesen Hafen anzulaufen, weil er die Zwischenfracht für den weiteren Verkehr finden müsse. Der Lloyd hänge ferner viel zu sehr von den Bahnfrachten

ab. So werde beispielsweise heute Baumwolle aus Alexandrien über Hamburg auf der Elbe nach Sachsen so billig verfrachtet, daß deren Verfrachtung über Triest sich auch dann nicht mehr rentiren würde, wenn der Lloyd die Baumwolle von Alexandrien nach Triest ganz umsonst führen würde. Das Gleiche gelte von der für Lodz bestimmten Baumwolle, welche früher über Granitza ging, jetzt aber in Folge der von der russischen Regierung erstellten billigen Frachten von Odessa nach Lodz ausschließlich über Odessa gehe. Das allein bedeute einen Ausfall von 10.000 Ballen jährlich für den Lloyd. Aehnliche Verhältnisse obwalten beim Verkehre über Genua, das in Folge der billigen Bahnfrachten eine sehr bedeutende Concurrenz für den Lloyd und Triest bilde.

Soweit nun diese Bemerkungen den Triester Verkehr betreffen, finden sie mancherseits daselbst ihre Bestätigung. Eine bessere Autorität dürfte kaum zu finden sein, als es der Director der Triester Lagerhäuser ist, welcher die Klagen der inländischen Versender gegen den Lloyd insoferne als ungerecht bezeichnet, als der Lloyd nicht mehr thun kann, als ihm die Verhältnisse erlauben. Die Zuckerfabriken namentlich bereiten ihm sowohl wie dem Lloyd große Sorge; diese sind bestrebt, den Zucker so rasch als möglich nach Triest in den Freihafen zu bringen, damit sie umso früher in den Besitz der Ausfuhrsprämien gelangen. Dabei behalten sie sich aber ihre Dispositionen bis zum letzten Momente vor, so daß dann bei der Ladung der Schiffe Unzukömmlichkeiten unvermeidlich sind. Für einen solchen Verkehr ist der Lloyd natürlich nicht eingerichtet, seine eigenen Haugars sind viel zu klein, so daß er beispielsweise dem Lloyd in der letzten Saison mit der Einlagerung von 128.000 Säcken aushelfen mußte.

So bewegen wir uns in einem circulus vitiosus, in welchem Einer die Schuld auf den Anderen schiebt.

Das Resultat, welches wir aber aus allen diesen Ausführungen ziehen müssen, ist: Alle Einrichtungen, welche dem österreichischen Handelsverkehre zu dienen bestimmt sind, erscheinen unzulänglich; wer darunter leidet, sind die Industriellen und Kaufleute, und es bildet einen schwachen Trost für sie, hören zu müssen, daß es nicht anders sein kann. Das Traurigste aber ist, daß selbst hohe Staatsbeamte, deren Aufgabe es wäre, solchen Zuständen abzuhelfen, vor der Durchführung dieser Aufgabe als vor einer Unmöglichkeit zurückschrecken und jeder Initiative entsagen. Gibt es etwas Niederschlagenderes, als aus dem Munde eines solchen Mannes hören zu müssen: »Hätten Sie die erste Schiffahrtsgesellschaft der Welt nach Triest gesetzt, sie wäre nichts Besseres geworden, als der

Lloyd, ein Opfer der herrschenden Verhältnisse. Wenn irgend jemanden ein Vorwurf treffen kann, so ist es nur die Regierung.«

An Vorwürfen gegen die Regierung werden wir es gewiß nicht fehlen lassen, vorläufig müssen wir uns aber noch mit den Vorwürfen gegen den Lloyd befassen. Wir halten es nämlich für unsere Pflicht, wiewohl wir dieselben als zutreffend anerkennen müssen, sie, wenn auch nicht zu entkräften, so doch auf das richtige Maß zurückzuführen und gleichzeitig anzudeuten, auf welchem Wege und in welcher Reihenfolge die bestehenden Uebelstände zu beseitigen wären.

Wir müssen dabei zum Theile auf die erhobenen Klagen zurückkommen, denen, weil sie gewöhnlich als Details betrachtet werden, nicht jene Wichtigkeit beigemessen wird, die sie verdienen.

Der ganze kaufmännische, namentlich überseeische Verkehr setzt sich aus einer Reihe von Details zusammen, und das Fehlen eines einzigen Gliedes aus der Kette ist im Stande, ihn zu untergraben. Wenn wir also schon aus diesem Grunde den einzelnen Gliedern der Kette die nach unserer Ansicht nothwendige Beleuchtung widmen, so soll dieselbe auch dazu dienen, den maßgebenden, mit der Ueberwachung unseres Verkehres betrauten Organen der Regierung und nicht in letzter Linie der Lloyd-Verwaltung selbst anzudeuten, welche von den bestehenden Uebelständen sofort zu beseitigen sind, und welche Maßnahmen im Laufe der nächsten Jahre zu ergreifen wären, um eine den Bedürfnissen des Handels entsprechende Gesundung unserer Schiffahrtsverhältnisse herbeizuführen.

In welcher Weise wickelt sich nun der Handel nach dem Auslande ab? Reisende ziehen hinaus in die Welt, um die Waaren anzubieten, und bemühen sich, Aufträge in die Heimat zu senden. Das ist ein mit großen Geldopfern verbundenes Experiment, namentlich wenn es gilt, gegen eine bereits bestehende ältere und mit allen Hilfsmitteln ausgestattete Concurrenz anzukämpfen. Oder es werden in Ermanglung eigener Reisender werthvolle Mustercollectionen verschickt, um durch Vermittlung ansässiger Importeure und Agenten Ordres zu erhalten. Endlich kommt ein solcher Auftrag an mit Limits, die den denkbar bescheidensten Nutzen bieten, mit Lieferungsfristen, die nur mit dem Aufgebote aller Kräfte eingehalten werden können. Der Fabrikant nimmt den Auftrag an, oder dem Exporteur gelingt es, ihn zu placiren, die Waare wird rechtzeitig fertig und geht nach Triest, wo sie liegen bleibt. Der überseeische Besteller erhält das Aviso über die erfolgte Versendung, wartet auf die Ankunft vergeblich. Die Anstände sind fertig, das Mißtrauen enstanden, Fabrikant und Exporteur müssen die Folgen eines Versäumnisses tragen, an dem

sie ganz schuldlos sind. Und wenn sich solche Fälle — wie dies leider nur zu oft vorkommt — wiederholen, so gereichen sie nicht mehr dem einzelnen Betheiligten, sondern der ganzen österreichischen Industrie zum Schaden.

Es gilt daher vor Allem, Abhilfe zu schaffen für das Liegenbleiben der Waaren in Triest.

In jedem Jahre, wenn die Zuckerfrachten beginnen, bleiben die gewöhnlichen Güter liegen. Zucker hat unbedingt einen Vorzug vor allen anderen Waaren. Abgesehen davon, daß Zucker doch nur ein vorübergehendes Geschäft bildet und es daher ein Unrecht ist, andere Artikel, deren Einfuhr eine jahrelange Arbeit voraussetzt, zu vernachlässigen, ist es sogar zum großen Theile ungarischer Zucker, der mit dem subventionirten österreichischen Lloyd den österreichischen Industrieerzeugnissen vorgezogen wird.

Der Lloyd entgegnet auf alle diesbezüglichen Klagen, daß die Zuckerfabrikanten ihre Fracht rechtzeitig gekauft haben, weshalb er sich verpflichtet fühle, ihnen die Schiffsräume zuerst zur Verfügung zu stellen und die anderen, nicht vorher gekauften Räume zurückzustellen.

Abgesehen davon, daß es bisher niemals Usus war, für gewöhnliche Kaufmannsgüter die Frachten vorher zu kaufen, ist es ja auch ganz unmöglich, deren rechtzeitige Ankunft für ein Schiff Wochen vorher zu bestimmen. Die Ausführung der Ordres hängt von so vielen Umständen ab, daß Niemand auf die Gefahr eingehen kann, die Fracht eventuell umsonst zu bezahlen. Andererseits muß aber doch die Lloyd-Verwaltung schon aus eigener Erfahrung wissen, welche Mengen von Gütern aller Art für die Schiffe anlangen, und muß den nothwendigen Raum reserviren. Sie stellt sich aber unwissend und rechnet mit dem Umstande, daß ihr die Waaren, die einmal in Triest sind, ohnehin nicht mehr entgehen.

In solchen Fällen aber, in denen die Güter rechtzeitig in Triest anlangen und doch nicht verladen werden, kann der Versender dem Lloyd nichts anhaben, weil das Gesetz diesbezüglich nichts vorschreibt. Er kann sich nur durch Schimpfen Luft machen. Die rechtzeitige Anmeldung ist rein illusorisch, weil der Lloyd doch thut, was er will. Kann man von einer Nichtanmeldung der Waare sprechen, wenn sie bereits wochenlang in Triest liegt? Solche Waare, sollte man glauben, meldet sich, nach endlicher Verladung rufend, von selbst an.

Abgesehen von dem Zinsenverluste kommen in solchen Fällen Winterwaaren erst im Frühjahre an, sind nicht mehr oder nur mit

großem Verluste zu verkaufen, und, was noch schlimmer ist, die österreichischen Industriellen und Kaufleute kommen ohne ihr Verschulden in den Ruf der unverläßlichsten Lieferanten und werden von den Käufern erst in letzter Linie berücksichtigt. Eine weitere Folge ist die, daß die Limits auf unsere Waaren immer niedriger lauten als auf andere, weil die Besteller mit der Unregelmäßigkeit und Verspätung in der Ablieferung rechnen müssen.

Die Regierung muß daher diesem Punkte volle Aufmerksamkeit zuwenden und den Lloyd für alle Versäumnisse heranziehen. Es muß insbesondere als rechtzeitige Anmeldung anerkannt werden, wenn Waaren fünf Tage vor Abgang des Dampfers in Triest ankommen und 14 Tage vor Abgang desselben angemeldet wurden. Wenn solche Güter mit dem Dampfer, für welchen sie bestimmt sind, nicht verladen wurden, müssen sie als theilweise Compensation für den verursachten Schaden mit einer 20procentigen Frachtermäßigung mit dem folgenden Dampfer unbedingt mitgenommen werden, unbeschadet der Ansprüche, welche der Versender aus dem ihm in Folge der verspäteten Mitnahme verursachten Schaden an den Lloyd zu stellen berechtigt sein muß.

Eine ebenso dringende Aufgabe der Regierung wäre die Revision des Connossements. Dasselbe enthält Bestimmungen, wie sie keine andere Gesellschaft in ihre Ladescheine aufgenommen hat. Da steht das Bewußtsein voller Verantwortung für rechtzeitige Ablieferung und der Haftpflicht für den Mangel einer solchen der Möglichkeit, jede Verantwortung von sich abzuwälzen, gegenüber.

Es kommt natürlich auch bei anderen Dampfern vor, daß hie und da eine Kiste verschleppt wird. Was aber dort eine Ausnahme bildet, kommt beim Lloyd zu oft vor. Während nun alle anderen Gesellschaften für solche — shortlanded goods — fehlende Waaren nach spätestens einem Monate zahlen, hat der Lloyd nach seinem Connossement das Recht, erst nach neun Monaten Güter als verloren anzusehen, und macht hiervon natürlich Gebrauch. Nun kommt es vor, daß eine Kiste, anstatt nach Java, nach Japan oder Rio wandert und erst nach fünf Monaten in ganz deplorablem Zustande endlich am Bestimmungsorte anlangt. Die Firma hat in einem solchen Falle nicht einmal das Recht, zu reclamiren, geschweige denn Entschädigungsansprüche zu stellen.

Diese, merkwürdigerweise von der Regierung gebilligten Bestimmungen des Connossements lauten:

»In Fällen (höhere Gewalt ausgeschlossen), wo Güter zwei Monate nach der fahrplanmäßigen Ankunftzeit am Bestimmungshafen eintreffen, leistet die Gesellschaft Entschädigung in der Höhe des halben Frachtgeldes und des ganzen Frachtgeldes bei Nichtankunft der Güter sechs Monate nach dem genannten Termine. Wenn ein Gut neun Monate nach der fahrplanmäßigen Ankunftszeit im Bestimmungshafen nicht eingetroffen ist, so wird es als verloren betrachtet und der Werth ersetzt.«

Wie ganz anders lauten die Bestimmungen der Hamburg-Amerikanischen und des Norddeutschen Lloyd. Da heißt es:

»Im Falle von Ansprüchen wegen unvollständiger Ablieferung, wenn das Schiff seinen Bestimmungsort erreicht hat, gilt als Preis der Marktpreis im Bestimmungshafen am Tage der Einclarirung des Schiffes, abzüglich der ersparten Frachten und Kosten. Das Schiff ist nicht verantwortlich für irgend welchen Verlust am Marktwerth, der durch verspätete oder unrichtige Ablieferung der Waaren verursacht ist. Die Gesellschaft haftet dem Versender für jeden Schaden, der durch Fehler oder Nachlässigkeit seiner Angestellten in Betreff der ordnungsmäßigen Stauung, Verwahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung erwächst.«

Noch schlimmer steht es aber mit der Ersatzpflicht unseres Lloyd bei Umladungen oder Ueberschiffungen mit fremden Gesellschaften. Da heißt es im Connossement:

»Wird ein Gut mit eigenen Schiffen der Gesellschaft bis zu einem Bestimmungsort gebracht, so haftet dieselbe, wenn der weitere Frachtführer bei der Aufgabe bezeichnet wurde, nur bis zur Uebergabe des Gutes an Letzteren; war der weitere Frachtführer bei der Aufgabe nicht bekannt, so haftet die Gesellschaft für eine ordentliche Wahl desselben.«

Der erstere Fall kommt beinahe niemals vor, weil ja die Anschlußgesellschaft dem Versender in der Regel nicht bekannt ist. Im zweiten Falle haftet der Lloyd nur für eine ordentliche Wahl des guten Frachtführers, d. h. für jeden nachgewiesenen Schaden bis zum Ueberschiffungshafen. Wer soll nun controliren, wo die Waare beschädigt wurde? Der Schaden zeigt sich erst am Ablieferungshafen. Da schiebt nun die fremde Gesellschaft die Schuld auf den Lloyd, dieser auf die erstere und den Schaden trägt gewöhnlich der Versender.

Wenn wir daher verlangen, daß der Lloyd dieselbe Coulance übe, welche andere Gesellschaften üben, so ist das gewiß nur recht und billig. Dazu müssen aber vorerst alle jene Clauseln aus dem Connossement entfernt werden, welche mehr als geeignet erscheinen, seine Haftpflicht zu beschränken, beziehungsweise sie ganz aufzuheben.

Hinsichtlich der auf den Lloydschiffen besonders zahlreich vorkommenden Diebstähle lassen sich keine anderen Maßregeln ergreifen, als die Haftpflicht des Lloyd wesentlich zu erweitern und zu verschärfen.

Angesichts der Möglichkeit, Güter gegen eine mäßige Prämie gegen Diebstahl zu versichern, hat die Frage der Diebstähle für die Versender allerdings nur mehr eine secundäre Bedeutung, nichtsdestoweniger muß auf deren Beseitigung mit allen Mitteln hingearbeitet werden.

Wir gelangen nunmehr zu den Unregelmäßigkeiten in der Ankunft.

Die Exportförderung muß daher beim Lloyd anfangen, denn alle für Emissäre nach überseeischen Ländern verausgabten Gelder sind zwecklos, so lange dieselben schon aus dem Grunde keine Lieferungscontracte abschließen können, weil sie die Ankunft der Waaren nicht zu fixiren im Stande sind. Wer könnte die Kühnheit haben, unter den herrschenden Verhältnissen für Batavia, Bangkok, Penang, Canton oder irgend einen anderen Platz Lieferungscontracte auf österreichische Waaren über Triest zu übernehmen. Wenn ein Eingeborener fragt, wann wird meine Waare aus Oesterreich ankommen, so kann man ihm nur antworten, »Nessif«, das Schicksal wird deine Frage schon beantworten.

Wenn man von unseren Kaufleuten verlangt, daß sie nicht allein Geld opfern, sondern hinausgehen sollen, um Leben und Gesundheit in die Schanze zu schlagen und einen Platz für unsere Erzeugnisse zu erobern, so darf man andererseits auch verlangen, daß die schwer genug errungenen Erfolge nicht durch unsere unzulänglichen Schiffahrtsverhältnisse in Frage gestellt werden.

Wie geplant, wird nunmehr der Lloyd auch neunmal im Jahre Calcutta und Rangoon anlaufen, allerdings wieder über Bombay; es wird aber nach diesen Häfen wenigstens eine theilweise directe Verbindung mit Triest vorhanden sein und hoffentlich manche Klage verstummen machen. Auch dieses Abkommen der Regierung mit dem Lloyd ist vorderhand, wenigstens in Bezug auf seine Detailbestimmungen, Geheimniß. Man weiß nur, daß dem Lloyd die Meilengelder für die nunmehr aufgelassene Zweiglinie Colombo-Calcutta und die Suezcanalgebühren für die neun Dampfer vergütet werden. Die Geschwindigkeit wurde mit elf Knoten nach aufwärts begrenzt.

So wäre für eine halbwegs ausreichende Verbindung mit ganz Vorderindien gesorgt.

Anders mit China und Japan. Bis vor wenigen Jahren standen nach diesen Ländern Frachtraten des Lloyd in Geltung, welche von

denen in Hamburg gewöhnlich um mehr als die Hälfte unterboten wurden. Das Resultat war, daß er nach Japan thatsächlich kaum mehr als 100 Tonnen zu führen hatte, eine Ladung, welche selbst zur Deckung der kleinsten Hafenspesen nicht ausreichte. Nachdem der Lloyd zu seinem eigenen Nachtheile jahrelang auf diesen hohen Frachtraten beharrte, erließ er endlich am 15. October 1896 ein Circular, in welchem er freiwillig die Raten um 20 Procent nach Shanghai und Kobé, um 10 Procent nach Hongkong und um 5 Procent nach Singapore ermäßigte. Die seitherigen Handelsausweise Japans zeigten auch sofort eine Besserung der Einfuhr aus Oesterreich.

Als der Lloyd sah, daß seine Frachtmengen sich in demselben Verhältnisse mehren, als seine Raten auf das Niveau sinken, welches der Weltmarkt erfordert, als der verständnißvolle commerzielle Director nicht stehen blieb auf halbem Wege, sondern willig sein Ohr lieh den Wünschen der Exportkreise, hat sich unser Handel mit Japan von Jahr zu Jahr um hundert Procent gesteigert. Welche Steigerung hätte er erst erfahren, wenn sich der Bummelzug des Ostens, genannt Lloyd, durch eine directe exacte Linie ersetzen ließe. Wenn aber über die Bedürfnisse des Handels und Verkehres vom Lloyddirector und dem Referenten im Handelsministerium entschieden wird, kann diesen Bedürfnissen nicht voll Rechnung getragen werden. Denn für Ersteren steht doch nur das Interesse seiner Gesellschaft im Vordergrund, das nicht immer mit dem Interesse des Handels Hand in Hand gehen kann, dem Letzteren fehlt bei allen seinen glänzenden Fähigkeiten die unmittelbare Fühlung mit dem actuellen und stets wechselnden Bedürfnisse der Handelskreise. Diese zu hören, ihre Erfahrungen zu benützen, ihre Rathschläge einzuholen, ist eine weitere Aufgabe der Regierung. Den Vertretern dieser Kreise sollte freiwillig ein mitbestimmendes Votum über die Reformirung alter und die Creirung neuer Linien eingeräumt werden.

Heute handelt es sich zunächst darum, Triest mit einer Verbindung nach China und Japan zu versehen, welche richtig functionirt. Obwohl es im höchsten Grade wünschenswerth wäre, hierbei die Waaren schnell zu befördern, würden wir auch schon die Concession einer langsamen aber pünktlichen Beförderung machen. Die Beschwerden aber, welche zum großen Theile auf den unglaublichen Verwüstungen beruhen, denen die Güter in Folge der nachlässigen Behandlung auf den Umschlagplätzen, in Folge der regelmäßigen Verschleppungen nach anderen Häfen ausgesetzt sind, müssen aufhören. Die Entgegnung und Ausrede der Lloydverwaltung, daß die ungenügende Verpackung der österreichischen Waaren

daran Schuld trägt, ist schon aus dem Grunde nicht stichhältig, weil diese Klagen aus Vorderindien oder bei directer Versendung über andere Häfen fehlen, obgleich die Verpackung dieselbe ist. Das Gros derselben kommt, wie wir gehört haben, von den Sunda-Inseln, von den Molukken, aus China und Japan; sie bezeichnen alle den Lloyd als das einzige Hinderniß für den Verkehr.

Es ist natürlich, daß ein Gut leiden muß, welches ein-, zwei- oder dreimal umgeladen wird. Die Umladung beim Lloyd vollzieht sich aber selbst bei solchen Dampfern, die angeblich einen Hafen direct anlaufen. Für einen Dampfer, für dessen Itinerär Japan vorgesehen ist, der aber nach dem Fahrplane Bombay berühren muß, haben wir, wie nachgewiesen wurde, selbst bei Instradirung zum directen Verkehr drei Umladungen in Bombay, Singapore und Kobé. Wie sieht es erst bei Sendungen aus, bei denen die Umladung nach solchen Echellen, nach denen der Lloyd nicht fährt, direct auf dem Connossement vorgesehen ist!

Nehmen wir nun eine Kiste mit ein- oder zweizölligen Brettern, auf das Beste vernagelt und verreift; bei einer solch barbarischen Behandlung muß sie in Trümmer gehen. Das weiche Holz, welches sich in der feuchtwarmen Temperatur der Tropen ausdehnt, lockert die Nägel derart, daß sie unschwer mit der Hand herausgezogen werden können. Und da sollen die Kisten derartigen Angriffen auf ihre Haltbarkeit Widerstand leisten?

Umladung muß daher im überseeischen Verkehre ängstlich vermieden werden, sie muß die seltenste Ausnahme bilden, wird aber bei unserem Seeverkehr zur Regel, da ja eigentlich nur für den ersten Hafen Bombay bestimmte Waaren davon verschont bleiben.

Will man also einen richtigen Verkehr nach Ostasien durchführen, so muß eine Linie creirt werden, welche als ersten Hafen Singapore anläuft und ihren Weg über Hongkong, Shanghai und Kobé nach Yokohama fortsetzt. Mit einem Worte, der ostasiatische Dienst muß von dem Verkehre nach Vorderindien vollständig getrennt werden.

Für einen solchen directen Dienst, hören wir die Lloydverwaltung behaupten, fehlt es an der genügenden Ausfracht, da manche Dampfer mit einer, 100 Tonnen kaum übersteigenden Ladung für Japan ausfahren. Das ist wohl nichts Anderes als eine Hyperbel nach unten. Denn seitdem der Lloyd, das Nutzlose seiner hohen Frachten — allerdings etwas spät erkennend —, halbwegs vernünftige Raten für China und Japan gemacht hat, hat sich der Verkehr dahin in überraschender Weise gehoben.

Den besten und sichersten Beweis für diese Behauptung bietet doch gewiß der Umstand, daß der Lloyd in seinem Fahrplane für den Monat December dieses Jahres zwei seiner größten Dampfer nach China und Japan laufen läßt, wiewohl er nach seinem Vertrage nur zur Entsendung eines einzigen verpflichtet ist. Thut er dies zum Vergnügen oder deshalb, weil er die zur Versendung angemeldeten Waaren mit einem Schiffe nicht mehr bewältigen kann?

Bei einem directen, pünktlichen Dienste, deß sind wir überzeugt, wird daher jede Linie nach Japan über China gerade so übervolle Dampfer haben, wie sie der Lloyd nach Vorderindien hat. Daß weiß die Lloyd-verwaltung sehr gut, wenn sie es auch nicht offen eingestehen will. Worauf wäre denn sonst die Bestellung des 9760 Raumtonnen fassenden Dampfers »China« neben dem gleich großen Schiffe »Erzherzog Franz Ferdinand« für den chinesisch-japanischen Dienst zurückzuführen? Die Besorgniß wegen unzureichender Rückfracht ist um so leichter zu zerstreuen, als diese von allen Plätzen in großer Menge zu haben ist und bei freizugebender Route für die Heimreise an eine neue Linie Häfen berührt werden könnten, welche, wie Singapore und Bombay, für jede Gesellschaft das Eldorado für Rückfracht bilden und überdies die Rückfracht nicht allein auf für Triest bestimmte Ladungen beschränkt sein müßte.

Leider sehen wir unsere Exporteure nach diesen für sie wichtigen Relationen und Absatzgebieten nahezu ausschließlich auf den Lloyd angewiesen, und man muß sich eigentlich darüber wundern, daß fremde Gesellschaften Triest überhaupt nicht oder nur in so bescheidenem Maße anlaufen. Selbst die P. & O., die früher regelmäßig nach Triest kam, geht jetzt mit Vermeidung Triests nach Venedig, von wo aus sie jede zweite Woche ihre Reise nach dem Osten antritt. Und es ist doch ganz klar, daß ein Hafen wie Triest für jede Schiffahrtsgesellschaft die zehnfache Bedeutung hat als Venedig. Man muß sich daher gerechter Weise wundern, daß so weitsichtige Rheder, wie es die Leiter der P. & O. doch sind, die günstige Gelegenheit vermeiden, ihre Schiffe sowohl auf der Hin- wie Rückreise zu füllen, wenn es sich um eine Fahrt von nur sechs Stunden von Venedig nach Triest handelt. Als Erklärung hierfür darf man sich nicht mit dem Umstande begnügen, daß die P. & O. für die Beförderung der Post von Venedig aus von der italienischen Regierung eine bescheidene Subvention bezieht, man muß wohl auch den circulirenden Gerüchten Glauben schenken, welche besagen, daß die Vermeidung Triests nicht auf einem Uebersehen beruht und daß auch die Fahrt von sechs Stunden kein Hinderniß bildet, sondern daß die Annahme Be-

rechtigung hat, daß ein Uebereinkommen besteht, welches diese Gesellschaft von unserem heimischen Hafen fernhält. Es circuliren sogar Gerüchte, daß der Lloyd dieser Gesellschaft auf der Route Bombay—China derartige Compensationen durch Frachtenthaltung für gewisse Artikel machte, daß sie bei Vermeidung Triests dort ihre Rechnung findet. Ob sie auch die österreichischen Verschiffer finden, ist eine andere Frage. Eine erwünschte Concurrenz ist auf jeden Fall beseitigt.

Wenn nun der Lloyd seine Aufgaben voll und ganz erfüllen, den Interessen des Handels nach jeder Richtung hin gerecht werden würde, so ließe sich gegen solche wahrscheinlich bestehende geheime Abmachungen weniger einwenden.

So aber ist der Lloyd in der Erfüllung seiner Aufgaben hinter anderen Gesellschaften zurück geblieben, und zwar, wie wir sehen werden, aus ganz bestimmten Gründen.

Wie bekannt, steht der Lloyd seit Beginn des Jahres 1892 unter einer vollständig neuen Verwaltung, welcher die Sanirung des arg verwahrlosten Institutes zugedacht und übertragen war. Was sie übernahm, war eine finanziell vollständig verkrachte Gesellschaft mit enormer Schuldenlast, einem vernachlässigten und veralteten Schiffsmateriale, kurz mit ererbten Lasten, welche nicht allein die Sanirung bis jetzt unmöglich machten, sondern jeden Fortschritt und Aufschwung wesentlich erschwerten und erschweren. Mit alten, auf 9—10 Meilen Geschwindigkeit gebauten Schiffen kann man keine 14 Meilen machen, mit alten Maschinen, den sogenannten Kohlenfressern,, kann man kein Brennmaterial ersparen, das geldverschlingende Arsenal kann man nicht verkaufen und ohne Geld kann man keine neuen Schiffe bauen. Trotz der seit 1890 der Lloydflotte neu einverleibten 16 neuen Dampfer, von denen zehn über 4000 Tonnen fassen, ist das Durchschnittsalter der gegenwärtig die Flotte des Lloyd bildenden Schiffe 20 Jahre, angesichts des ungeheueren Fortschrittes auf dem Gebiete des Schiffsbaues ein hohes Alter, dem beispielsweise das Durchschnittsalter der Schiffe der Adria mit 9 Jahren, der P. & O. mit 10 Jahren und des Norddeutschen Lloyd mit 6·8 Jahren gegenübersteht.

Begreiflich erscheint daher der Ausspruch, den ein Director des Norddeutschen Lloyd im vorigen Jahre dem Referenten gegenüber machte: »Selbst die neuesten Dampfer Ihres Lloyd sind bei uns schon lange ein überwundener Standpunkt.«

Daß solches Schiffsmaterial nicht allein langsam fährt, sondern auch in seinen Lösch- und Ladevorrichtungen hinter den modernen Anforderungen weit zurückbleibt, ist klar. Und abermals muß ein Ausspruch

des obgenannten Fachmannes in Bremen citirt werden, welcher lautet: »Unsere neuen Dampfer sind mit solchen Ladevorrichtungen versehen, daß selbst die größten 8000—10.000 Tonnen-Schiffe in jedem Hafen, ganz unabhängig von den Quaianlagen in vier, längstens fünf Tagen vollständig gelöscht und neugeladen wieder die Reise antreten können. Das ist nun bei Ihren alten und älteren österreichischen Lloyddampfern durchaus nicht der Fall und zieht daher eine wesentliche Vertheuerung der Manipulationen und, was noch wichtiger ist, großen Zeitverlust nach sich.«

Was dem Lloyd also in erster Linie fehlt, und dafür kann man seine neue Verwaltung nicht verantwortlich machen, weil sie ja nach Thunlichkeit für die Einstellung neuer Schiffe sorgt, sind neue moderne Dampfer mit weitaus größerem Fassungsraume zur Verbilligung der Betriebskosten. Wie schwer dieses bei einer Schiffahrtsgesellschaft in die Wagschale fällt, geht aus folgender Darstellung der Verwaltung des Oesterreichischen Lloyd hervor.

Während sich die Selbstkosten der zurückgelegten Seemeile noch im Jahre 1891 auf fl. 5·50 stellten, ergab die Betriebsrechnung für das Jahr 1897 als Selbstkosten der Seemeile schon fl. 4·54, also einen Unterschied von 20 Procent. Und das Alles trotz der steigenden Kohlenpreise, nur in Folge der Neuanschaffung weniger großer Dampfer. Damit allein läßt sich wohl die große Leistungsfähigkeit und Ueberlegenheit der fremden, ungleich reicheren und mit den Fortschritten der Technik gehenden Gesellschaften erklären. Daneben spielt auch die staatliche Subvention eine große Rolle.

Das Capitel der Subventionen ist überhaupt ein sehr interessantes. Es illustrirt nicht allein das Interesse, welches ein Staat an seiner Schiffahrt nimmt, sondern auch die Anforderungen, welche er unter Gewährung bestimmter Geldmittel an seine Schiffahrtsunternehmungen stellt und zu stellen berechtigt ist.

Von dem ersten Gesichtspunkte aus betrachtet, also von der allgemeinen Subventionirung der heimischen Schiffahrt ausgehend, fällt der Vergleich entschieden zu Ungunsten Oesterreichs aus. Ganz abgesehen von England, welches für seine ausgedehnte, den ganzen Weltball umfassende Schiffahrt enorme Summen ausgibt, und Deutschland, welches subventionirte Postlinien mit den meisten Welttheilen unterhält, geben auch Frankreich und selbst Italien für ihre Seeschiffahrt weit mehr aus als wir.

Man darf aber aus so allgemeinen Ziffern keine Schlüsse ziehen, wenn man nicht gleichzeitig die Voraussetzungen, unter denen sie eingestellt

werden müssen, in Betracht zieht. Hat es denn Oesterreich bei der verhältnißmäßig bescheidenen Ausdehnung seiner Küste überhaupt nothwendig, für den regelmäßigen heimischen Seeverkehr so bedeutende Opfer zu bringen, wie etwa das nahezu ganz vom Meere umspülte Italien oder das über reiche Colonien und ausgedehnte Gestade verfügende Frankreich, bei welchen Ländern dieser Küstenverkehr eine große Rolle spielt? Um so weniger sollte die österreichische Regierung in der Fürsorge für den Fernverkehr anderen Staaten gegenüber zurückbleiben.

Ebensowenig lassen sich die verschiedenen staatlichen Subventionen an einzelne Gesellschaften durch eine nackte Gegenüberstellung der für die Seemeile ausgesetzten Ziffer vergleichen, und es ist nichts gefährlicher, weil trügerischer, als aus solchen absoluten Ziffern auf eine zu niedrig oder zu hoch bemessene Subvention des Oesterreichischen Lloyd einen Schluß zu ziehen. Die Gesellschaft verfällt daher gleichfalls in einen Fehler, wenn sie in einem steten Hinweise auf ihre angeblich bescheiden bemessene Subvention ihre Leistungsfähigkeit theilweise zu entlasten sucht.

Der Oesterreichische Lloyd erhält nach dem Präliminare pro 1899 auf der Linie Triest—Bombay für zwölf Fahrten bei einem Gesammtdurchlaufe von 104.304 Seemeilen eine Subvention an Meilengeldern (fl. 2·80 pro Seemeile) in der Höhe von ö. W. fl. 292.051 und eine Vergütung der Suezcanalgebühren im Betrage von fl. 343.851, also im Ganzen von ö. W. fl. 635.902, was einer Subvention von fl. 6·09 für die Seemeile gleichkommt. Die Geschwindigkeit beträgt 11 Knoten.

Auf die Linie Triest—Bombay—Hongkong—Shanghai—Yokohama, welche mit einer Minimalgeschwindigkeit von 9 Knoten zurückgelegt wird, erhält der Lloyd für zwölf Fahrten bei einem Gesammtdurchlaufe von 219.372 Seemeilen eine Subvention von (fl. 1·70 für die Seemeile) fl. 372.932 für die Gesammtstrecke und eine Vergütung der Suezcanalgebühren von fl. 353.005, also im Ganzen von ö. W. fl. 725.937 oder von fl. 3·30 für die einzelne Seemeile. Dabei muß ins Auge gefaßt werden, daß bei einer Zunahme des Tonnengehaltes der Schiffe diese Subvention immer größer wird, weil die Suezcanalgebühren sich für jede Mehrtonne entsprechend erhöhen.

Ein klares Bild über die relative Höhe dieser Ziffer erhalten wir aber erst aus der Gegenüberstellung der Subventionen, welche die auswärtigen Gesellschaften für die gleichen Linien von ihren Regierungen erhalten. Zum leichteren Verständnisse des nothwendigen Vergleiches schicken wir voraus, daß die anderen Staaten eine Theilung der Subvention in eine Vergütung der Seemeilenanzahl und der Suezcanalgebühren

nicht vornehmen, sondern daß letztere in dem für die Seemeile fixirten Gesammtbetrage zum Ausdrucke gelangt, weil sämmtliche anderen Gesellschaften zur Entrichtung der Suezcanalgebühren aus Eigenem verpflichtet sind.

Wenn demnach die dem Norddeutschen Lloyd gewährte Subvention von Mk. 5·40 oder ö. W. fl. 3·24 für die Seemeile schon absolut kleiner ist, als die des Oesterreichischen Lloyd auf den erwähnten Strecken, so wird sie überdies noch relativ kleiner, je größer der Tonnengehalt der Schiffe ist, welche den Suezcanal passiren. Sehr interessant ist es daher, die Suezcanalgebühren zu berechnen, sie von der dem Norddeutschen Lloyd gewährten Gesammtsubvention in Abzug zu bringen, um dann die wirkliche Seemeilensubvention zu ermitteln.

Für 52 jährliche Fahrten nach und von Ostasien dürfte der Norddeutsche Lloyd bei einem durchschnittlichen Tonnengehalte seiner Schiffe von circa 5400 Registertonnen eine Canalgebühr von Frcs. 40.000 für jede Fahrt, also von Frcs. 2,080.000 und für 26 Fahrten nach Australien bei einem Durchschnitts-Tonnengehalte von 9000 Brutto-Registertonnen per Dampfer für jede Fahrt circa Frcs. 60.000, zusammen Frcs. 1,560.000 bezahlen. Die gesammten Suezcanalgebühren betragen daher Frcs. 3,640.000 oder Mk. 2,945.000

Zieht man diese von der Gesammtsubvention in der Höhe von Mk. 5,590.000 ab, so entfällt auf die vertragsmäßig zurückgelegten Seemeilen eine Meilensubvention von Mk. 2,645.000 oder von Mk. 2·57 = ö. W. fl. 1·54 auf die einzelne Seemeile.

Wir erhalten demnach als Resultat der wirklichen Subvention bei den vertragsmäßigen Linien exclusive Suezcanalgebühren:

Oesterr. Lloyd fl. 2·80 pro Seemeile bei 11 Knoten Minimalgeschwindigkeit
» » » 1·70 » » » 9 » »
Norddeutsch. » » 1·54 » » » 14 » »

mit dem Unterschiede, daß diese absoluten Ziffern für den Oesterreichischen Lloyd feststehen, sich für den Norddeutschen Lloyd stetig vermindern, so oft er in Erfüllung seiner vertragsmäßigen Pflicht einen Dampfer von größerem Tonnengehalte in den Dienst stellt.

Bei Einrechnung der Suezcanalgebühren in die Gesammtsubvention drückt sich nach dem Verkehre pro 1899 auf Grund der vom Handelsministerium zur Verfügung gestellten Daten das Verhältniß in folgenden Ziffern aus:

Subvention inclusive Suezcanalgebühren:

Oesterr. Lloyd fl. 6·09 pro Seemeile bei 11 Knoten Minimalgeschwindigkeit
» » » 3·30 » » » 9 » »
Nordd. » » 3·24 » » » 14 » »

wobei die Ziffer bei letzterer Gesellschaft feststeht, während die beim Oesterreichischen Lloyd einer Veränderung nach aufwärts unterliegt, so oft die Einstellung eines größeren Dampfers in den Verkehr eine erhöhte Leistung der Regierung an Canalgebühren zur Folge hat. Der auffallende Unterschied in der Subventionsziffer der Linie Triest—Bombay ergibt sich aus dem Umstande, daß die Suezcanalgebühr sich angesichts der kürzeren Strecke auf eine geringere Anzahl zurückgelegter Seemeilen vertheilt. Es wird daher erst der unten folgende Vergleich des ganzen ostasiatischen Dienstes maßgebend sein können.

In ähnlicher Weise verhält es sich mit der Gegenüberstellung der Subvention des Lloyd und der englischen P. & O.

Diese bezieht für ihre wöchentlichen Fahrten von Brindisi nach Bombay und ihre 14tägigen Fahrten von Brindisi nach China und Japan nach dem neuen Vertrage mit der englischen Regierung für 720.000 vertragsmäßig zu durchlaufende Seemeilen einen Betrag von £ 245.000, ist gleich ö. W. fl. 2,940.000, oder von fl. 4·08 pro Seemeile. Da auch diese Gesellschaft die Suezcanalgebühren aus Eigenem zu entrichten hat und diese für 104 Fahrten bei einem durchschnittlichen Tonnengehalte von 4000 Registertonnen und Frcs. 40.000 pro Fahrt Frcs. 4,160.000 ist gleich fl. 2,080.000 betragen dürfte, so erhalten wir nach Abzug dieser Summe von der Gesammtsubvention fl. 860.000 als Meilengelder für die ganze Strecke oder auf die einzelne Seemeile umgerechnet, von ö. W. fl. 1·19 bei einer Minimalgeschwindigkeit von 14·5 Knoten in der Stunde, mit der weiteren Einschränkung, daß die Subvention erst von Brindisi an berechnet wird, die Dampfer aber theilweise von einem englischen Hafen aus die Fahrt antreten und in einem solchen beendigen müssen.

Das Verhältniß der Subventionirung des Oesterreichischen Lloyd und der P. & O. drückt sich demnach in folgenden Ziffern aus

exclusive Suezcanalgebühren:

Oesterr. Lloyd fl. 2·80 pro Seemeile bei 11·0 Knoten Minimalgeschwindigkeit
» » » 1·70 » » » 9·0 » »
P. & O. 1·19 » » » 14·5 » »

inclusive Suezcanalgebühren:

Oesterr. Lloyd fl. 6·09 pro Seemeile bei 11·0 Knoten Minimalgeschwindigkeit
» » » 3·30 » » » 9·0 » »
P. & O. » 4·08 » » » 14·5 » »

Auch hier muß auf den später folgenden Vergleich des ganzen ostasiatischen Dienstes hingewiesen werden.

Die Navigazione Generale endlich erhält von der italienischen Regierung für 13 Fahrten jährlich von Genua nach Bombay bei 110.160 Seemeilen eine Subvention von Lire 982.325 ist gleich ö. W. fl. 442.046 inclusive der Suezcanalgebühren als Subvention. Zieht man von derselben die nach den uns gewordenen Angaben der Direction der genannten Gesellschaft wirklich bezahlten Suezcanalgebühren von Lire 697.000 oder ö. W. fl. 313.650 ab, so verbleiben der Navigazione Generale Meilengelder in der Höhe von fl. 128.396, oder fl. 1·17 für die Seemeile bei einer Geschwindigkeit von 10 Knoten; also ein viel geringerer Betrag als der, welchen der Oesterreichische Lloyd auf seiner Linie Triest—Bombay erhält.

Abstrahiren wir aber von der Verschiedenartigkeit der Lloyd-Subventionen nach der Geschwindigkeit und fassen wir seinen ganzen ostasiatischen Dienst ins Auge, so erhielt er nach der Betriebsrechnung vom Jahre 1898 für vertragsmäßige Fahrten auf der Linie

		an Meilengeldern
Triest—Bombay für 104.304 Seemeilen (à fl. 2·80)	.	fl. 292.051
Triest—Japan » 219.372 » (à » 1·70)	.	» 372.932
Zusammen	.	fl. 664.983
Hiezu an Canalgebühren	.	» 667.280
Summe	.	fl. 1,332.263

oder durchschnittlich pro Seemeile eine Subvention von fl. 4·11.

Wir erhalten demnach im Vergleiche mit den anderen Gesellschaften folgende Tabelle:

Subventionen für den ostasiatischen Dienst:

	Suezcanalgebühren inclusive	exclusive
Norddeutscher Lloyd pro Seemeile	fl. 3·24	fl. 1·54
P. & O. » »	» 4·08	» 1·19
Navigaz. Generale » »	» 4·01	» 1·17
Oesterreichischer Lloyd » »	» 4·11	fl. 2·80—1·70

Unter Einbeziehung der allerdings seither aufgelassenen, aber im Vertrage vorgesehenen Zweiglinie des Oesterreichischen Lloyd Colombo—Calcutta mit 32.880 Seemeilen und der vertragsmäßigen Zweiglinie der Navigazione von Bombay—Singapore—Hongkong erhalten wir als durchschnittliche Seemeilen-Subvention inclusive Suezcanalgebühren für den Oesterreichischen Lloyd von fl. 3·74, und für die Navigazione Generale von fl. 3·88, mithin folgende Tabelle:

Subventionen für den ostasiatischen Dienst:

	inclusive Suezcanalgebühren
Norddeutscher Lloyd pro Seemeile	fl. 3·24
P. & O. » »	» 4·08
Navigaz. Generale » »	» 3·88
Oesterr. Lloyd » »	» 3·74

Nach den präliminirten Ziffern des Handelsministeriums, in welche auch schon die in diesem Jahre neu inaugurirte, allerdings nicht vertragsmäßige und daher den vorstehenden Berechnungen nicht zu Grunde gelegte neue Calcutta-Linie angeführt wird, erhält der Lloyd für die Linie Triest—Bombay—Calcutta mit neun Fahrten an Meilengeldern den Ersatz der Meilengelder für die dadurch aufgelassene Zweiglinie Colombo—Calcutta im Betrage von fl. 55.896 und die Suezcanalgebühren von circa fl. 180.000, zusammen fl. 235.896, was bei einem Durchlaufe von 118.386 Seemeilen einer Subvention von fl. 1·98 für die Seemeile entspricht.

Rechnen wir, um ganz objectiv zu sein, auch diese Linie in den Gesammtverkehr ein, so erhalten wir folgendes Resultat:

Triest—Bombay für	104.304	Seemeilen	fl. 292.051
Triest—Japan	» 219.372	»	» 372.932
Triest—Calcutta	» 118.386	»	» 55.896
		Zusammen . .	fl. 720.879
		Hiezu an Canalgebühren . .	» 876.856
		Zusammen . .	fl. 1,597.735

Unter Zugrundelegung dieser Berechnung erhalten wir im Vergleiche mit anderen Gesellschaften folgende Tabelle:

Subventionen für den ostasiatischen Dienst:

	Suezcanalgebühren inclusive	Suezcanalgebühren exclusive
Norddeutscher Lloyd pro Seemeile	fl. 3·24	fl. 1 54
P. & O. » »	» 4·08	» 1·19
Navigazione Generale pro Seemeile	» 3·88	» 1·17
Oesterreichischer Lloyd » »	» 3·61	» 1·63

Wenn daher die deutsche und die englische Regierung ein hohes Tonnenausmaß für die einzelnen Schiffe vorschreiben, so bildet dies eine Belastung ihrer Gesellschaften, wenn dagegen der Oesterreichische Lloyd große Waarendampfer von 5000—6000 Registertons anschafft, so hat das seinen guten Grund auch in der indirecten Erhöhung seiner Subvention, welche in der fortschreitenden Mehrleistung der Regierung an Suezcanalgebühren liegt. Lassen wir erst die neuen Lloyddampfer »Silesia«, »Erzherzog Franz Ferdinand«, »China« und neue Schiffe von gleichem Gehalte regelmäßig verkehren, dann wird die Subvention des Lloyd im indisch-ostasiatischen Dienste eine noch steigende werden.

Es war nothwendig, dies einmal festzustellen, damit endlich angesichts der Verschiedenartigkeit in der Subventionirungsmethode der anderen Staaten der fortgesetzte Ruf der Lloyd-Verwaltung und ihrer Freunde nach immer höheren Subventionen auf seine innere Berechtigung geprüft werde.

Um der Einwendung, daß wir nur die besser dotirten Linien des Lloyd in Vergleich gezogen und seinen Levantedienst außer Acht gelassen haben, zu begegnen, wollen wir nunmehr auch diesen Verkehr einer kurzen Besprechung unterziehen. Vorausschicken müssen wir auch hier, daß wir abermals nur gleiche Leistungen der Berechnung zu Grunde legen können.

Die drei größten Gesellschaften, welche sich in den Levantedienst theilen, sind: die französische Messageries Maritimes, die Navigazione Generale Italiana und der Oesterreichische Lloyd. Fassen wir zunächst die Fahrten dieser drei Gesellschaften nach Alexandrien ins Auge, so finden wir folgende Subventionen:

	Geschwindigkeit	pro Seemeile
Messageries (Marseille—Alexandrien)	12 Knoten	Frcs. 4·93 = fl. 2·47
Navigazione (Genua—Alexandrien)	12 »	Lire 5·66 = » 2·45
Lloyd (Triest—Alexandrien)	12 »	» 3·55

wobei allerdings die Linie des Lloyd als Eillinie mit einer größeren Geschwindigkeit functionirt.

Die Navigazione Generale erhält auf ihren Linien Neapel—Piräus—Salonichi—Constantinopel—Smyrna bei 10 Knoten Geschwindigkeit Lire 5·33 = fl. 2·40 pro Seemeile.

Der Oesterreichische Lloyd für seine Linien Triest—Corfu—Piräus—Constantinopel bei gleicher Geschwindigkeit ebenfalls fl. 2·40.

Insoweit kann daher von einer geringeren Subvention des Lloyd auch im levantinischen Verkehre keine Rede sein.

Man gelangt nur zu geringeren Subventionsziffern von fl. 1·80, beziehungsweise fl. 1·45, wenn man die mit einer Geschwindigkeit von 9 oder gar nur 8 Knoten in der Stunde befahrenen Lloydlinien in der Levante in Betracht zieht, ein Fahrttempo, welches in den Verträgen der anderen Staaten für subventionirte Linien überhaupt nicht vorgesehen ist. Linien mit so minimaler Geschwindigkeit scheinen anderwärts überhaupt nicht subventionirt zu werden.

Bevor wir unsere ziffernmäßigen Vergleiche schließen, wollen wir, um jeden Schein einer Ungerechtigkeit zu vermeiden, nur noch den Gesammtverkehr des Lloyd dem der Navigazione Generale gegenüberstellen, weil gerade der Dienst dieser beiden Gesellschaften die größte Aehnlichkeit hat.

Nach dem Rechnungsabschlusse pro 1898 hat die Navigazione Generale vertragsmäßig im Ganzen 1,452.321 Seemeilen zurückgelegt, wofür sie eine Subvention von Lire 8,704.587 oder Lire 6 ist gleich ö. W. fl. 2·70 für die einzelne Seemeile erhielt.

Der vom Oesterreichischen Lloyd im Jahre 1898 vertragsmäßig zurückgelegte Weg auf allen seinen Linien betrug 1,473.528 Seemeilen, die hiefür erhaltene Subvention fl. 3,577.280 oder fl. 2·42 pro Seemeile.

Da ferner der Oesterreichische Lloyd einen viel größeren Dienst über den Suezcanal hinaus unterhält als die Navigazione und in Folge dessen durch denselben auch mehr belastet wird, so wollen wir den Vergleich auch nach der Richtung hin anstellen, indem wir den ganzen Dienst über Suez hinaus ausscheiden. Wir erhalten dann für die Generale 1,241.515 subventionirte Seemeilen mit einer Subvention von Lire 6,883.881 oder Lire 5·55 = fl. 2·50 pro Seemeile und für den Lloyd 1,116.972 vertragsmäßige Seemeilen mit einer Subvention von fl. 2,189.121 oder fl. 1·96 für die einzelne Seemeile.

Nach dieser Berechnungsart bezieht er also eine geringere Subvention, als die Navigazione, was darauf zurückzuführen ist, daß die Navigazione ungleich mehr Seemeilen im Postdienste mit weitaus größerer Geschwindigkeit zurücklegen muß.

Die Lloyd-Verwaltung wird jedoch vielleicht darauf hinweisen, daß ihre vertragsmäßige Seemeilenanzahl nicht ihre Gesammtleistung ausmacht, sondern daß sie nur beispielsweise 1898 einen um 514.047 Seemeilen längeren Weg in freien Fahrten zurücklegte.

Diesem Hinweise müssen wir damit begegnen, daß die Navigazione im Jahre 1898 über ihre subventionirten Fahrten hinaus noch 1,247.691 Seemeilen in freier, nicht subventionirter Fahrt zurücklegte.

Wiewohl diese freien Fahrten eine Leistung darstellen, die eine Gesellschaft doch nur unternimmt, wenn sie sich einen Vortheil verspricht und einen Gewinn ausrechnet, so haben sie doch eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für den Handel. Unter Berücksichtigung der subventionirten und nicht subventionirten Fahrten beider Gesellschaften, mit Bezug auf die Leistung der Staaten, erhalten wir sonach folgendes Bild für das Jahr 1898:

		Zurückgelegte Seemeilen		Subvention
Navigazione	subventionirt	1,452.321		Lire 8,704.587
	nicht subventionirt	1,247.691	Prämien	» 454.338
	Summe .	2,700.012		Lire 9,158.925

ist gleich Lire 3·39 oder fl. 1·52 pro Seemeile.

		Zurückgelegte Seemeilen	Subvention
Oesterreichischer Lloyd	subventionirt	1,473.528	
	nicht subventionirt	514.047	
	Summe .	1,987.575	fl. 3,577.280

ist gleich fl. 1·75 pro Seemeile.

Wenn man also die Gesammtleistungen beider Gesellschaften in Betracht zieht, so ist die Subvention der Navigazione Generale kleiner, als die des Oesterreichischen Lloyd.

Wir müssen aber auch hier consequenter Weise den Dienst über Suez hinaus ausscheiden und erhalten dann für den Lloyd bei einem Gesammtdurchlauf von 1,631.019 Seemeilen mit einer Subvention von fl. 2,189.121 eine Subvention

von fl. 1·34 für die Seemeile

und bei der Generale bei einem Gesammtdurchlaufe von 2,489.206 Seemeilen mit einer Subvention von Lire 7,338.219 eine Subvention von Lire 2·90 oder

von fl. 1·30 für die Seemeile,

so daß sich eine ungefähr gleiche staatliche Unterstützung beider Gesellschaften im Hinblicke auf ihre Gesammtleistungen mit Ausschluß des asiatischen Dienstes ergiebt.

In erster Linie ist jedoch, ganz abgesehen von den absoluten Ziffern, auch das Verhältniß dessen, was eine Schiffahrtsgesellschaft für die Subvention zu bieten verpflichtet ist, maßgebend.

Als das classischeste Beispiel hiefür ist der Vertrag der deutschen Regierung mit dem Norddeutschen Lloyd aus dem Jahre 1885 für den

ostasiatischen und australischen Verkehr anzusehen. Das ist das Muster eines Schiffahrtsvertrages, schon deshalb, weil er zeigt, von welch hohem Gesichtspunkte aus die Handelsinteressen in Deutschland betrachtet und cultivirt werden.

In diesem Vertrage verpflichtet sich der Norddeutsche Lloyd zur Aufrechterhaltung einer Linie von jährlich 13 Fahrten nach China über Port-Said, Suez, Aden, Colombo, Singapore, Hongkong und Sanghai mit einer Anschlußlinie nach Japan und Korea, zu jährlich 13 Fahrten nach Australien über Port-Said, Suez, Aden nach Adelaide, Melbourne, Sydney und einer Anschlußlinie nach den Tonga- und Samoa-Inseln, ferner zu einer Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien mit jährlich 26 Fahrten in jeder Richtung als Postbeförderungslinie. Die geringste Geschwindigkeit wird mit 12 Knoten vorgeschrieben. Für die Beförderung der Post von der Uebernahme in Suez nach Hongkong werden 588 Stunden (24 Tage), nach Shanghai 685 Stunden (28·5 Tage), nach Melbourne 738 Stunden (30·7 Tage) und nach Sydney 811 Stunden (33·8 Tage) als Maximalfristen festgesetzt, welche nur bei Fahrten gegen den Monsum um 63 Stunden überschritten werden dürfen.

In gleich präciser Weise sind die Aufenthaltszeiten in den einzelnen Zwischenhäfen, so für Aden mit 6, für Colombo, Singapore, Hongkong, Adelaide, Melbourne mit sage 24 Stunden normirt. Jede Verspätung in der Abfahrts- oder Ankunftszeit an den Anfangs- und Endpunkten der Haupt- und Zweiglinien wird (Force majeure ausgenommen) mit einer Strafe von Mk. 50 pro Stunde belegt, welche sich auf das Doppelte erhöht, wenn die Verzögerung der Abfahrt aus irgend einem Hafen durch Verladung von Gütern erfolgt. Als der Mindestraum der für die Hauptlinien einzustellenden Dampfer wurden 3000 Registertonnen festgesetzt. Für die Erfüllung aller übernommenen Verbindlichkeiten bei diesen Fahrten wurde eine Subvention von Mk. 4,400.000 gewährt, welche auf die Seemeile umgerechnet Mk. 5·60 betrug.

Im Jahre 1893 schon erfuhr das Itinerär eine Abänderung durch die Wahl von Genua und Neapel als Anlaufshäfen, durch die Erweiterung der Anschlußlinien, durch Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit von 12 auf 12·6 Knoten und für neuzuerbauende Schiffe sogar auf 13·5 Knoten auf den Hauptlinien und endlich durch die Festsetzung von 4500 Tonnen als Mindestgehalt der Dampfer für die ostasiatische Linie. Dagegen wurde die Linie Triest—Brindisi—Alexandrien aufgelassen.

Im vorigen Jahre wurde der Vertrag erneuert. Er trat am 1. April dieses Jahres in Kraft und bedeutet abermals einen ganz bedeutenden

Fortschritt im Verkehre. Wieder erfuhr das Itinerär eine wesentliche Erweiterung, und zwar durch die Einstellung einer neuen directen Hauptlinie von Bremen nach Japan neben der nach China bestehenden mit nahezu den gleichen Zwischenhäfen, so daß der Verkehr nach Ostasien aus einem monatlichen ein vierzehntägiger geworden ist.

Die regelmäßigen Anschlußlinien erhielten eine wesentliche Erweiterung durch Einbeziehung neuer Häfen. Als geringste Geschwindigkeit für die Hauptlinien wurde für die in der Zeit vom 1. April 1893 bis 1. April 1899 gebauten und eingestellten Schiffe 13·5 und für die nach dieser Zeit erbauten sogar 14 Knoten vorgeschrieben. Doch müssen alle neuen Dampfer mit solcher Maschinenkraft ausgestattet sein, daß sie auf Verlangen des Reichskanzlers 15 Knoten in der Stunde zurücklegen können, und bei jeder Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit irgend einer ausländischen Postlinie muß der Norddeutsche Lloyd Dampfer von gleicher Schnelligkeit einstellen. In den ersten 18 Monaten der Vertragsdauer allein müssen für die chinesisch-japanische Linie vier neue Dampfer erbaut werden, welche gleich allen später einzustellenden einen Bruttoraumgehalt von mindestens 6000 Registertonnen haben müssen. Dabei wird der Gesellschaft vorgeschrieben, den Kohlenbedarf, soweit die Einnahme in deutschen, belgischen und niederländischen Häfen erfolgt, ausschließlich durch deutsches Erzeugniß zu decken. Außerdem müssen sämmtliche Dampfer auf deutschen Werften erbaut und thunlichst unter Verwendung deutschen Materiales hergestellt werden.

Unter den zahlreichen Verpflichtungen, welche die Gesellschaft für die exacte Beförderung der Post und Aufrechthaltung des Passagierverkehres übernimmt, legt ihr der Vertrag die weitere Verpflichtung auf, überall, wo deutsche oder für Deutschland bestimmte Güter neben ausländischen oder für das Ausland bestimmten zur Versendung gelangen, bei gleichzeitiger Anmeldung ersteren den Vorzug zu geben.

Interessant ist es auch, die Motive kennen zu lernen, welche zu der in dem neuen Vertrage vorgesehenen Erweiterung des Dienstes nach Ostasien führten. Der diesjährige Rechenschaftsbericht der Verwaltung des Norddeutschen Lloyd gibt uns darüber Aufschluß. Es heißt daselbst: »Im ausgehenden Verkehre genügen die Räume unserer Dampfer, namentlich nach Ostasien, nicht entfernt dem Andrang von Gütern, so daß wir stetigen Klagen der Seeschiffer über Abweisung und Zurücklassung von Ladung gegenüberstanden. Auf Ersuchen der Reichsregierung haben wir uns bereit erklärt, gegen eine angemessene Erhöhung der Subvention, statt der bisherigen vierwöchentlichen Fahrten nach Ostasien, vierzehn-

tägige Expeditionen einzuführen. Die weiteren Verhandlungen mit der Reichsregierung haben schließlich zu einer Offerte unsererseits geführt, wonach wir eventuell die Verpflichtung übernehmen würden, gegen eine Erhöhung der Subvention um Mk. 1,500.000 auf der ostasiatischen Linie vierzehntägige Expeditionen mit erstclassigen Postdampfern einzurichten, wobei wir der Reichsregierung das Recht einer Revision der Fahrgeschwindigkeit von fünf zu fünf Jahren einräumen werden, damit bei Feststellung der jeweiligen Schnelligkeit auf die Anforderungen, welche an die concurrirenden englischen und französischen Postdampferlinien seitens der betreffenden Regierungen gestellt werden, Rücksicht genommen werden kann. Wir sind überzeugt, daß eine Vermehrung der Fahrten auf unserer ostasiatischen Reichspostdampfer-Linie der weiteren Entwicklung der Beziehungen zwischen Deutschland und dem Osten und damit auch dem gesammten Verkehre der deutschen Rhedereien nach Ostasien zu Gute kommen würde.«

Die Propositionen wurden, wie wir gesehen haben, im Wesentlichen angenommen, und für die Erfüllung der übernommenen Verbindlichkeiten erhält der Norddeutsche Lloyd eine Subvention von Mk. 5,590.000 oder von Mk. 5·40 (ö. W. fl. 3·24) für die zurückgelegte Seemeile.

Diesem Vertrage muß man den Vertrag der österreichischen Regierung mit dem Oesterreichischen Lloyd entgegenhalten, dann erst wird man beurtheilen können, ob die ihm gewährte Subvention eine genügende ist oder nicht. Wenn man sich schon mit der Thatsache befreundet, daß eine reine Frachtenlinie, die der Lloyd nach Ostasien unwiderleglich ist, überhaupt subventionirt werde, so muß man sagen, daß der Oesterreichische Lloyd im Hinblicke auf seine geringeren Verpflichtungen gegenüber den ausländischen Postlinien eine genügende Subvention erhält.

Der Lloydvertrag vom 25. Juli 1891 bestimmt die Höhe der Subvention für Fahrten mit einer Geschwindigkeit von mindestens $11\frac{1}{2}$ Seemeilen auf fl. 3·55 im Adriatischen und Mittelländischen Meere, für Fahrten mit einer Geschwindigkeit von mindestens 11 Seemeilen auf fl. 2·80 und von 9 Seemeilen auf fl. 1·70 im überseeischen Dienste, wobei festzuhalten ist, daß die Suezcanalgebühren, welche im vorigen Jahre fl. 667.280 betrugen, von der Regierung separat vergütet werden. Daß die Höhe der Subvention sich vermindert, je geringer die Geschwindigkeit ist, halten wir nur für natürlich; zu einem Vergleiche eignen sich jedoch nur die Ziffern, welche die gleichen Leistungen voraussetzen.

Der Bruttoraumgehalt der für den indo-chinesischen und brasilianischen Dienst bestimmten Dampfer wird auf das Minimum von 2300

Registertonnen festgesetzt, ohne auf spätere Bedürfnisse Rücksicht zu nehmen, und nach einer nicht genug präcise abgefaßten Bestimmung der fahrplanmäßigen Abfahrtszeiten heißt es in echt österreichischer Gemüthlichkeit:

»Verspätungen, aus welcher Ursache immer sie herbeigeführt werden mögen, sind durch Anwendung größerer Fahrgeschwindigkeit nach Thunlichkeit einzubringen.« Wie es mit dieser Thunlichkeit aussieht, haben wir aus den verschiedenen Schilderungen bereits gehört.

Um den Anschein zu vermeiden, daß wir uns principiell gegen eine entsprechende Subventionirung des Oesterreichischen Lloyd aussprechen, wollen wir dies schon hier negiren. Wir sind im Gegentheile der Ansicht, daß die Regierung zur Hebung der heimischen Schiffahrt weit größere Opfer zu bringen verpflichtet wäre, als dies bisher der Fall ist, daß sie insbesondere dem Lloyd angemessene Subventionen gewähren soll, um auch von ihm größere Leistungen im Interesse des Handels verlangen zu können, und wenn die Triester Handelskammer in einer Eingabe an die Regierung aus dem vorigen Jahre verlangt, daß dem Lloyd auch Meilengelder und die Suezcanalgebühren für seine nichtvertragsmäßigen Fahrten, auf die er als subventionirte Linie keinen Anspruch hat, bezahlt werden, so wollen wir uns auch gegen die Erfüllung dieses Petitums nicht wenden.

Was wir aber als das wichtigste Mittel für die Hebung unseres Seeschiffahrtsverkehres ansehen müssen, ist, daß man endlich aufhöre immer nur mit dem Lloyd zu thun zu haben, daß ganz Triest und mit ihm ganz Oesterreich auf eine Karte gesetzt werde, die »Oesterreichischer loyd« heißt.

Welcher andere große Staat befindet sich noch in gleicher Abhängigkeit von dem Gedeihen oder Nichtgedeihen einer einzigen Schiffahrtsunternehmung? Keiner. Und darin ist das Grundübel zu suchen.

Concurrenz ist die Hauptsache im Handel und Verkehre, und wenn schon nicht directe Concurrenz, so doch gewiß die leichte Möglichkeit, eine solche zu schaffen.

Wo liegt nun die Möglichkeit für das Erstehen einer Concurrenz, wenn das Gesetz vom 27. December 1893 ausdrücklich bestimmt, daß nur jene Schiffe den gesetzlich fixirten Reisezuschuß erhalten, welche »Reisen im Interesse des einheimischen Verkehres und Handels mit Dampfern nicht neben einer von der Staatsverwaltung subventionirten Linie unternehmen«. Ist das nicht das reinste Monopol für den Lloyd? Wir wollen

ihm aber auch dieses Vorrecht nicht neiden und streitig machen, wiewohl sich bei der Berathung des neuen Lloydvertrages im Jahre 1891 im Abgeordnetenhause manche gewichtige Stimme erhob, die den Umstand, daß Oesterreich für seinen Seeverkehr nur mit einer einzigen Gesellschaft rechnen müsse, geradezu als ein Unglück bezeichnete. Und das geschah von einer Seite, welche als dem Lloyd wohlgesinnt galt.

Was wurde damals nicht Alles von der Regierung und ihren Parteigängern in Aussicht gestellt, um den neuen Lloydvertrag auf die Dauer von 15 Jahren durchzusetzen, den Lloyd vor der unvermeidlichen Katastrophe zu retten und Oesterreich vor der Schmach zu bewahren, überhaupt ohne Handelsmarine dazustehen. Und was wurde von diesen Versprechungen gehalten? Nichts. Das überrascht uns aber durchaus nicht. Denn die Regierung ist ja doch nur ein Begriff, von dem wir nur schwer eine Vorstellung gewinnen können. Kaum haben wir die Träger dieses Begriffes kennen gelernt, verschwinden sie vom Schauplatze, und ihre Nachfolger halten sich durch die Versprechen ihrer Vorgänger nicht gebunden. Auf einen Handelsminister, der etwas leisten will, folgt einer, der nichts thun will, und auf diesen wieder einer, der beim besten Willen nichts thun kann, weil zufällig der Finanzminister nichts thun will. So werden die schönsten und besten Projecte zu Zierden des ministeriellen Archivs und Alles bleibt beim Alten. Endlich sind die 15 Vertragsjahre um, und die dann zufällig am Ruder befindliche Regierung muß das Abkommen mit dem Lloyd abermals erneuern, wenn auch aus keinem anderen Grunde als dem, daß ein Staat wie Oesterreich denn doch nicht ohne Handelsmarine bleiben kann.

Dieser Argumentation wollen wir heute vorbeugen. Die Hälfte der Vertragsdauer mit dem Lloyd ist abgelaufen, und es ist hohe Zeit, die heutige Regierung an die Zusagen der Regierung vom Jahre 1891 zu erinnern, zumal, in Ermanglung der damaligen Minister, jene Männer, welche das Zustandekommen des Vertrages im Abgeordnetenhause aus den bekannten Gründen der Staatsnothwendigkeit mit ihrem Einflusse förderten, auch heute noch in demselben sitzen.

Wir appelliren in erster Reihe an den damaligen Generalredner der Majorität, Freiherrn v. Schwegel, eine unbestrittene Autorität auf dem Gebiete unserer Handelspolitik, einen der besten Kenner aller in die Triester Frage einschlagenden Verhältnisse. Wenn noch weitere sieben Jahre vergehen, wird Freiherr v. Schwegel seine großangelegte Rede vom Jahre 1891 ohne jede Aenderung auch in der nächsten Debatte über die Vorlage zur Erneuerung des Lloydvertrages halten können.

Um diese Ansicht zu rechtfertigen, wollen wir uns gestatten, einige Sätze aus dieser Rede zu citiren.

»Einer der Gründe« — sagt Freiherr v. Schwegel — »warum der Lloyd den großen Aufgaben des überseeischen Verkehres mit etwas zu kleinen Mitteln entspricht, ist darin gelegen, daß der Lloyd sich viel zu sehr mit kleinen Aufgaben befaßt und befangen in dem engen Kreis dieser Aufgabe, die einen viel geringeren Ausblick auf große Verhältnisse erlaubt, bei großen Verhältnissen die richtige Beurtheilung verliert.

»Die künftige Verwaltung darf nie vergessen, welche Aufgaben sie zu erfüllen hat, und sie darf und kann sich bei der Höhe der Subvention, die in Anspruch genommen wird, nie auf den Standpunkt stellen, auf dem sie bis jetzt leider immer stand: ich leiste nur das, was mir bezahlt wird, sondern sie muß fühlen und begreifen, daß sie leisten muß, was im Interesse des Staates liegt, der so große Opfer bringt, und so lange sie die Subvention bezieht, muß sie sich als Staatsorgan fühlen und in dem Sinne lebendig arbeiten.

»Es ist nicht genug, daß wir diesen Vertrag, sowie er hier vorliegt, annehmen, sondern ich glaube, es ist nothwendig, daß wir auf das Entschiedenste betonen, daß er unbedingt abänderungsfähig ist, ja daß er abgeändert werden muß, sobald die Erfahrung bewiesen hat, daß in dieser oder jener Richtung Abänderungen nothwendig sind. Wir müssen etwas Lebendiges schaffen, nicht etwas, was nach zwei Jahren veraltet ist, denn bei einem Vertrage von 15 Jahren müssen wir die Ueberzeugung haben, daß allen wechselnden Anforderungen des Handels und Verkehres durch diesen Apparat jeden Augenblick vollkommen Rechnung getragen werden kann. Insbesondere soll das Itinerär nicht als ein verknöchertes, wie es bisher der Fall war, angesehen werden, denn es wäre das größte Unglück für den Lloyd, wollte er sich darauf beschränken, durch 15 Jahre die hier vorgelegten Linien zu befahren.

»Es ist nothwendig, neue Linien zu suchen. Zwei, drei Fahrten, auch ein und zwei Jahre beweisen bei solchen neuen Linien noch nichts. Hier gilt es Ausdauer haben, Erfahrungen sammeln, Verbindungen anknüpfen.

»Der Lloyd übt bei uns ein Monopol aus; wir haben keine andere äquiparirende Gesellschaft. Der Lloyd muß daher ganz andere Bedingungen gewähren, wenn er diese Stellung aufrecht erhalten will, als Gesellschaften anderer Länder sie gewähren, wo eine Concurrenz zur Verfügung steht. Daß die Concurrenz uns entgeht, ist eine Folge des Monopols. Dieses Monopol kann heute nicht gebrochen werden, es wird durch den Vertrag

aufrecht gehalten, die Schäden aber, die es mit sich führt, ist die Regierung verpflichtet, nach Möglichkeit zu sanieren, und da kann die Lloydverwaltung sich nimmer darauf berufen, sie handle genau so wie die P. & O. oder die Messageries.

»Die Entwicklung der Verhältnisse in Oesterreich hat dahin geführt, daß thatsächlich eine andere Gesellschaft, welche eine Concurrenz gegen den Lloyd ins Leben zu rufen im Stande wäre, sich nicht entwickelt hat. Wir haben thatsächlich über keine Concurrenz zu verfügen. Wir können diese Concurrenz nicht mit einem Male schaffen, obwohl wir, wie ich glaube, die Pflicht haben, dafür zu sorgen, daß das Aufkommen einer solchen Concurrenz nicht hintangehalten werde. Denn die Concurrenz ist das Hauptmittel, welches ebenso den Lloyd controlirt und aneifert, und der Mangel derselben vielleicht die Hauptschuld, warum der Lloyd nicht das geleistet hat, was er hätte leisten können.

»Triest hätte unter manchen Umständen auch seinen Nutzen, wenn es von einer gewissen, gar zu drückenden Omnipotenz einer Gesellschaft befreit wäre, welche vielleicht doch viel Schuld daran trägt, daß manches in Triest nicht so ist, wie es sein sollte. Triest von der Omnipotenz des Lloyd befreien, heißt vielleicht soviel wie Triest vom Freihafen befreien.«

So sprach vor acht Jahren ein Mann, der gewohnt ist, sich in seiner Ausdrucksweise Reserve aufzuerlegen.

Aber auch andere nicht minder beachtenswerthe Factoren vertraten den gleichen Standpunkt.

Schon im Jahre 1886 stellte die niederösterreichische Handelskammer nach einer im Jahre 1891 im Abgeordnetenhause citirten an die Regierung gerichteten Eingabe dasselbe Petitum in den Vordergrund ihrer Anregungen zur Hebung unseres Schifffahrtsverkehres.

In diesem Referate der Kammer hieß es:

»Im Hinblicke auf die mit dem österr.-ungar. Lloyd gemachten Erfahrungen und unter Benützung der vorstehenden Darlegung richtet die Kammer an das hohe Handelsministerium die Bitte, rechtzeitig, und zwar schon jetzt, unter Beiziehung commerzieller und industrieller Kreise in Erwägung zu ziehen, ob nicht — vorzugsweise zu dem Zwecke der Schaffung von Dampferconcurrenzen in unseren nationalen Hafen — an Stelle des jetzigen Systems der Subventionirung einer einzigen Schifffahrtsgesellschaft — der Modus der Subventionirung einzelner Schifffahrtslinien und der freie Wettbewerb derselben in der Art zu treten habe, daß die subventionirten Gesellschaften oder Rheder künftig allein der Jurisdiction des k. k. Handelsministeriums unterstehen und für die berechtigten Ansprüche des österreichischen Handels

in besserer Weise vorgesorgt werde, als es in dem jetzigen Vertrage mit dem Lloyd der Fall ist.«

Wir aber müssen fragen, was hat sich in den acht Jahren der Giltigkeit des gegenwärtigen Lloydvertrages in den Schifffahrtsverhältnissen Triests geändert? Wo ist die Concurrenz für den Lloyd geblieben? Welche neuen Linien hat der Lloyd creirt? Welchen Versuch hat er überhaupt außer der Studienreise der »Polluce« nach Ost-Afrika dazu gemacht? Wir müssen die Antwort auf diese Fragen Jenen überlassen, die mehr wissen als wir.

Was wir aber noch mehr vermissen, als die Initiative des Lloyd, ist die der Regierung. Der erstere hat seine prekäre finanzielle Lage als Entschuldigungsgrund für das Unterlassen jedes Experimentes, das eine neue Linie ja immer ist. Die Regierung darf aber diesen Grund, der für eine Erwerbsgesellschaft paßt, niemals ins Treffen führen.

Ist es nicht beschämend, rufen wir mit einem Industriellen, daß wir unsere Waaren nach Algier über Hamburg verfrachten müssen, daß wir heute noch keine regelmäßigen Verbindungen mit den nordafrikanischen Häfen haben?

Ist unsere Verbindung mit einem Theile von Brasilien — das ganze Um und Auf unseres Verkehres mit Süd-Amerika — mit ihrer 48tägigen Fahrtdauer etwa das Ideal eines modernen Schiffsverkehres? Dürfen wir uns da wundern, wenn die italienische Gesellschaft »La Veloce« für diesen ihren Verkehr von Genua einen ergiebigen Boden in Oesterreich zu finden glaubt und ihn im Wege der täglichen Insertion in den Tagesblättern zu bearbeiten sucht?

Wo sind unsere Verbindungen mit Ost- und Südafrika, dem natürlichen Verkehrsgebiete Triests? In der Hand der Deusch-Ostafrikanischen Linie, die sich angeblich so festgesetzt, daß an die Aufnahme einer Concurrenz jetzt nicht mehr zu denken ist.

Wo unsere Verbindungen mit Java und Australien? Mit dem Westen Europas? Die einen existiren überhaupt nicht, die anderen lucrativen liegen in Fiume, in der Hand der »Adria«. Und inwieweit dient die »Adria« unseren Bedürfnissen?

Darüber könnte uns wohl der im Jänner 1898 neuerdings abgeschlossene Vertrag der österreichischen mit der ungarischen Regierung belehren, wenn wir seinen Inhalt kennen würden. Er ist aber für uns ein Geheimniß, für uns und die gesammte österreichische Handelswelt. Diese soll und darf nicht wissen, was sie von der »Adria« erwarten kann.

Welche Concessionen hat dieser geheime Vertrag erfordert? Warum scheut sich die Regierung, ihn bekannt zu machen?

Kehren wir zurück zu den Schlußworten des Freiherrn von Schwegel und lassen sie uns Triest von der Omnipotenz des Lloyd befreien. Gewiß nicht zu seinem Schaden, sondern zu seinem Vortheile, aber auch zum Vortheile Triests und des österreichischen Handels.

Nach unserem Dafürhalten ist die Leistungsfähigkeit des Lloyd schon aus dem Grunde eine begrenzte, weil er mit unzureichenden Mitteln Alles in den Bereich seiner Vorherrschaft ziehen will, und weil die Ungleichartigkeit seiner verschiedenen Verkehre die Befriedigung aller Interessenten einfach ausschließt.

Man beschränke daher den Lloyd auf den Levante- und den Indischen Dienst, in welchem er zufriedenstellende Resultate erzielt und weniger Anlaß zu Klagen gibt, scheide den Verkehr nach China und Japan aus seinem Itinerär aus und übertrage diesen, sowie eine Anzahl neu zu creirender Linien einer zweiten neu zu begründenden Schifffahrtsgesellschaft. Der Lloyd wird dadurch eine Anzahl seiner für den ferneren Osten bestimmten Schiffe frei bekommen, sie in den jetzt schon eine erhöhte Inanspruchnahme fordernden indischen Verkehr einstellen und sich selbst dadurch einen großen Dienst erweisen können.

Denn es geht nicht länger an, daß Triest seinen Vortheil der geographischen Lage, die es dem Osten um 3000 Meilen näher liegen läßt, als Hamburg und Bremen, preisgebe und trotz dieses natürlichen Vortheiles 60 bis 65 Tage brauche zu einer Reise, welche von Bremen und England aus in nicht ganz 40 Tagen vollendet wird.

Es geht nicht an, daß unsere Industriellen und Kaufleute sich glücklich schätzen müssen, wenn ihre nach den verschiedensten Welttheilen bestimmten Waaren im Umladedienste von fremden Gesellschaften zu theuren Frachtraten mitgenommen werden.

Wenn die Regierung beim Levanteverkehre schon so viel auf das Prestige hält und ganz unfruchtbare Linien aufrecht hält aus keinem anderen Grunde als dem, die österreichische Handelsflagge in den einzelnen Echellen erscheinen zu lassen, so sollte sie einen weit größeren Werth darauf legen, unsere Handelsflagge und mit ihr die österreichischen Waaren, die jetzt zum größten Theile ihre Provenienz verleugnen müssen, in der weiten Welt bekannt zu machen.

Sie darf nicht von der umgekehrten Voraussetzung ausgehen, daß keine Linien da sind, weil keine Waaren da sind, sondern es sind keine Waaren für Triest da, weil es keine Linien hat. Es dürfen aber keine

Linien sein, welche schon bei ihrer Gründung die nothwendige Leistungsfähigkeit vermissen lassen, sondern Linien, die auf der Höhe der Zeit stehen.

An Beispielen für die Richtigkeit dieser Ansicht fehlt es wahrlich nicht. So hat die Hamburg-Südamerikanische in den ersten Jahren ihres Bestandes in Folge constanten Waarenmangels die glänzendsten Deficite ausgewiesen, heute vermag sie mit ihren regulären Dampfern den Verkehr nicht mehr zu bewältigen und muß monatlich eine Anzahl von Extradampfern einstellen. Die Hamburg-Amerikanische hat nach wenigen Jahren ihres Bestandes auf die Subvention der Regierung für ihre Linie nach Central-Amerika und Mexico freiwillig verzichtet.

Wie viele der aus Oesterreich über die nordischen Häfen gehenden Waaren würden ihren Weg über Triest wählen, wenn die Möglichkeit hierzu überhaupt gegeben wäre!

Die Regierung hat es daher als ihre vornehmste Aufgabe zu betrachten, den Verkehr von Triest nach China und Japan direct über Colombo und Singapore einer neuen Gesellschaft zu übertragen, eine rasche Verbindung mit Australien unter Berührung der wichtigsten Häfen in Holländisch-Indien ins Leben zu rufen und einen regulären Verkehr nach Südamerika zu schaffen.

Alle diese Linien müßten sich in absehbarer kurzer Zeit rentiren. Denn es ist gar nicht einzusehen, warum wir unseren Thee aus China über London, unseren Kaffee aus Java mit holländischen Dampfern und Umladung in Port-Said anstatt direct und unsere australische Wolle über Genua oder durch Vermittlung fremder Schifffahrtsgesellschaften über Triest beziehen müssen. Ebenso unverständlich ist es, warum unser gesammter Malzexport nach Südamerika, der sich auf nahezu 1200 Waggons oder 12.000 Tonnen beläuft, unter ungünstigeren Umständen seinen Weg über Hamburg, anstatt über Triest nehmen muß. Welchen Verlust bedeutet es endlich für Triest, den ganzen Strom der österreichischen Auswanderer für Süd-Amerika sich über Genua wenden zu sehen.

Heute ist es natürlich zu spät, wenn selbst in Regierungskreisen mit Bedauern auf den großen Fehler hingewiesen wird, den man mit dem Abschluß des Lloydvertrages auf 15 Jahre gemacht hat. Die Einrede, daß der Vertrag noch sechs Jahre dauert und daher Veränderungen nicht vorgenommen werden könnten, ist nicht stichhältig; wir haben ja gezeigt, wie die deutsche Regierung auch mitten in der Vertragsdauer Verbesserungen schuf.

Wenn die Regierung aber in Passivität verharren und nicht einmal die dringendsten Reformen zur Beseitigung der verhängnißvollen Clauseln aus dem Connossemente, zur Beseitigung des schädlichen Liegenbleibens der Waaren in Triest und an den Verschiffungshäfen, zur Verbesserung der Fahrtdauer nach dem fernen Osten, zur Erstellung neuer Linien herbeiführen sollte, dann wollen auch wir Fatalisten werden und uns zu der traurigen Ansicht bekennen, daß es in Oesterreich so und nicht anders sein kann.

Wenn aber die Regierung die ihr kurz vorgezeichneten Aufgaben erfaßt und in entsprechender Folge durchführt, dann wird sie Triest wieder jene Stellung geben, welche es zu Nutz und Frommen des österreichischen Handels haben sollte, leider aber nicht hat.

Discussion:

Präsident.

Ich bin ersucht worden, eine kurze Pause eintreten zu lassen. Ich bitte daher die Herren, sich vielleicht in freier Discussion zu ergehen. Wir werden dann die Discussion fortsetzen.

(Die Sitzung wird auf zehn Minuten unterbrochen. Nach ihrer Wiederaufnahme erhält das Wort:)

Herr Alois Schweiger.

Wie sprossende Keime die künftige Ernte ahnen lassen, so ist auch ein inneres Treiben in den industriellen und commerziellen Kreisen Oesterreichs bemerkbar, und Alles drängt und strebt nach dem Exporte.

Seit zwei Jahren leben wir im Zeichen der Enquête. Es sind das Symptome der Unruhe, es zeigt die Sucht, zu exportiren. Die ersten Enquêten förderten den unfähigen, capitalsarmen österreichischen Exporteur. Als man diesen Krankheitsfall weiter studirte, fand man, daß der Exporteur nicht durch eigenes Verschulden nur kümmerlich in unserem Vaterlande zu vegetiren vermag, sondern ganz einfach deshalb, weil sich seinen Bestrebungen Hindernisse entgegenstellen, die nur der Staat selbst im Vereine mit dem Exporteur zu beseitigen im Stande ist.

Es war dem Exportvereine vorbehalten, in seinen Enquêten den Krankheitserreger zu finden und beim richtigen Namen zu nennen.

Im vorigen Jahre, als wir in diesem Saale versammelt waren, wurden Cartelle constatirt, die zum Nachtheile des Nationalvermögens, des Mittelfabrikanten und des Kaufmanns bestehen und in schrecklich egoistischer Weise, durch thurmhohe Zölle geschützt, Exportbestrebungen im Keime ersticken.

Heute sind wir hier versammelt, um eine noch wichtigere Frage zu besprechen, es ist ein Nothschrei der Industrie und des Handels nach billigem Transporte einerseits, andererseits fordern wir einen geregelten, sicheren maritimen Verkehr.

Deutschland, politisch unser Bundesgenosse, materiell unser größter Rivale, hat Ströme, Canäle und erreicht das Meer auf eine leichte Weise. Wir kämpfen da mit ungleichen Waffen. Wir sind hier versammelt, um zu fordern, daß die ungünstige geographische Lage, die große Entfernung vom Meere künstlich verkürzt, respective verbilligt werde. Es stimmt nicht, wenn die Eisenbahngesellschaften darauf hinweisen, daß in Deutschland per Kilometer nicht viel mehr gezahlt werde, als bei uns, denn dort ist die Schiene der Luxus, der Fluß das Alltägliche; wir haben nur die Schiene, und die Distanz von den industriellen Centren nach Triest variirt von 600 bis 1200 Kilometer.

Auf Grund meiner jahrelangen Erfahrungen, auf Grund meiner genauesten Calculationen — ich will Sie nicht ermüden und nicht in Details eingehen — wiederhole ich, was ich schon oft sagte: Es ist unnöthig, die Steuern, die Gewerbeinspectoren, die Consuln und dergleichen Schlagworte ins Treffen zu führen, sondern es ist nöthig, daß südlich von Wien keine höhere Fracht für Exportgüter eingehoben werde, als 80 Kreuzer, nördlich von Wien Maximum fl. 1 pro 100 Kilogramm für alle Theile der Monarchie bis zum Triester Hafen.

Der Export Böhmens wird nach Hamburg gedrängt. Wir liefern dadurch einerseits unsere Geschäftsgeheimnisse einem Rivalen aus, andererseits fließt ja das Frachtgeld in fremde Taschen, und das ist ja eine leichtsinnige Verschlechterung unserer Handelsbilanz.

Für die Transporte von Zucker wird eine Landfracht von circa fl. 0·80 bis fl. 1·15 von fast allen Theilen des Reiches eingehoben, und in Folge dieser Maßregel hat man im Osten Ersatz für das verlorene Absatzgebiet im Westen gefunden. Insolange kein billiger Frachtsatz nach Triest existirte, gab es keinen Zuckertransport, trotzdem der Bedarf der gleiche war.

Bei Stapelartikeln ist die Fracht eine zu wichtige Post und ein zu bedeutender Factor der Calculation. Bei Glas ist die Fracht 100 Procent des Werthes, bei Möbeln 30 bis 50 Procent, bei Papier 10 Procent, bei Talg und Cement über 100 Procent, bei Brettern über 60 Procent. Die Bahnen sind zwar in einzelnen Fällen entgegenkommend, aber das sind nur Curen ad hoc. Das ist auch die Erklärung, daß der österreichische Exporteur keinen rechten Boden im Lande fand, denn seine Thätigkeit mußte sich auf solche Artikel beschränken, wo die Fracht ein nebensächlicher Factor ist. Ich will einige nennen: bedruckte Kaschemire, bedruckte Seidenstoffe, Perlmutterknöpfe, Rauchrequisiten, Lederwaaren und eine Unzahl anderer Kleinigkeiten, die nicht der Nothwendigkeit, sondern nur dem Luxus und der Laune dienen. Das Publicum ermüdet, immer das Gleiche mit kleinen Variationen zu sehen, der Absatz verlangsamt sich und hört oft ganz auf. Das ist die Geschichte der Liquidation so vieler Exportfirmen während der letzten Jahre.

Doch der heutige Nachmittag ist der Lloyd-Frage gewidmet, und ich habe diese Abschweifung für nöthig gehalten, um darzuthun, daß unter diesen schwierigen Verhältnissen der Lloyd in Mitleidenschaft gezogen wird, und ist diese Gesellschaft gewiß nicht ein Hauptübel an dem mangelnden geringen Exporte. Ein Hauptübel ist unsere unaussprechliche Schlaffheit, Kleinwahn, Feigheit. Die Hauptschuld müssen wir in uns suchen. Ich bin

einer jener Wenigen in Oesterreich, die den Lloyd von allen Gesichtspunkten aus kennen: als Passagier, als Verlader und Empfänger. Ich will in flüchtiger Weise meine Erfahrungen bekanntgeben.

Als Passagier war ich glänzend aufgehoben, ich war gut verpflegt, und es schmerzte mich oft, daß die Reisezeit nur eine so kurze war. Die Mitpassagiere theilten meine Befriedigung, und die Beschwerdebücher sind ein endloses Lob in allen Sprachen beider Hemisphären.

Die Speditionsabtheilung des Lloyd functionirt unter der Leitung des Herrn Dietz in einer so pünktlichen Weise, daß ich nicht Anstand nehme, dieselbe als den Musterspediteur Oesterreichs zu declariren.

Die commerzielle Abtheilung unter der Leitung des Herrn Directors Janni, der die Versammlung mit seiner Gegenwart beehrt, leistet Geniales, denn dieser Mann würde auch eine zehnfach so große Gesellschaft mit seinem Adlerblicke beherrschen, und es ist nur bedauerlich, daß die oberste Leitung nicht in diesen bewährten Händen ruht.

Dieser Mann ist Finanzier, Rheder und Kaufmann ersten Ranges.

Er lebte 20 Jahre in den Tropen, er kennt die Bedürfnisse, die Sprachen und Sitten jener Länder, wie wenige in Europa. Die Ziffern mögen zu seinen Gunsten sprechen. Die Frachtmengen des Lloyd haben sich unter seiner Leitung um mehr als 70 Procent vermehrt, nämlich von $5^1/_2$ Millionen Metercentner auf $9^1/_2$ Millionen Metercentner. Eine riesige Leistung in dieser kurzen Spanne Zeit.

Der Levantedienst functionirt perfect; die etwas höheren Raten im Vergleich gegen die deutsche Levantelinie werden wettgemacht durch die schnellere Beförderungsart, ja ich will sogar sagen, der Dienst ist verschwenderisch pünktlich und häufig. Man sagt mir, daß es nöthig sei für das österreichische Prestige, unsere Handelsflagge auf Masten inhaltsloser Schiffe zu entfalten. Der Austriaco ist ja eigentlich die Verkehrslinie des türkischen Reiches, und der Lloyd ist ja zum Nachtheile seiner Tasche der pünktliche Bote der Osmanen. Mein kaufmännischer Geist kann das nicht fassen, das ist höhere unbegreifliche Diplomatie.

Der Dienst nach Britisch-Indien, ich nenne die Städte Kurrachi, Bombay, Colombo, Madras, Calcutta, ist tadellos, und darin stimme ich auch mit dem Vortrage des Herrn Secretärs überein. Wir haben dort festen Fuß gefaßt, und wir angeblich unfähigen Kaufleute haben dort unsere Rivalen aufs Haupt geschlagen. (Lebhafter Beifall.) Dank der Pünktlichkeit der Lloydverbindung und dank der Schönheit unserer Erzeugnisse. Dankbar müssen wir anerkennen, daß dieser Dienst durch die neue Linie Calcutta—Rangoon auf das perfecteste ausgestaltet wird.

Ich bedaure nun sagen zu müssen, daß ich mein Lob verschossen habe, und daß ich mich von Singapore ostwärts der herben Kritik des Herrn Secretärs anschließen muß.

Nach den Ausführungen, die wir soeben hörten, und die von so reichem Ziffernmaterial begleitet sind, ersehen wir, daß es nicht im Interesse der Lloyd-Gesellschaft ist, weite Fahrten ostwärts von Suez zu machen.

Je länger die zu durchlaufende Meilenanzahl, desto geringer das Endergebniß einer Reise. Wir hören ferner, daß dieses Endergebniß immerhin eine sehr annehmbare Capitalsverzinsung repräsentirt, und daß die Linien nach dem fernen Osten nur deshalb in so knauseriger Weise functioniren, um aus diesen Linien das Passivum der Levantelinie zu decken.

Ich bin der Meinung, daß es angezeigt wäre, den Lloyd zu entlasten und ihm zu gestatten, einige passive Levantelinien aufzulassen, aber mit aller Schärfe muß man darauf bestehen, daß der unwürdige Zustand im fernsten Osten aufhöre und einem regelmäßigen Dienste Platz mache. Wenn die Flaggenentfaltung in den Städten der Levante das Prestige der Monarchie hebt, wie wird diese Flagge in den Straits, in China und Japan, wo unsere Zukunft liegt, geschädigt, wenn unser Vaterland dem Eingeborenen dort so arm scheint, daß uns die Mittel fehlen, Schiffe für unseren Verkehr zu schaffen.

Es wirft sich nun die Frage auf, ob der Staat in Ansehung der gewährten Subvention auch das Recht hat, einen geregelten Verkehr zu fordern. Ich übergehe diesen Punkt, denn derselbe bedarf der Prüfung der Ziffern, die der Herr Secretär angab, wenn aber der Lloyd pro Meile oder pro Tonne nicht weniger erhält, wie der Secretär sagte, als Peninsular & Oriental, Rubattino, Messageries Maritimes und der Norddeutsche Lloyd, so ist es nur eine berechtigte Forderung, einen ebenso pünktlichen Dienst zu verlangen. Sollten jedoch andere Staaten mehr pro Meile oder pro Tonne bezahlen, so kann es ja die österreichisch-ungarische Monarchie auch erschwingen, diese vernünftige Auslage zu leisten, umsomehr als dieselbe ja vielfach zurückfließt.

Daß es in der bisherigen Weise nicht weitergehen kann, sieht ja der Lloyd selbst ein. Es handelt sich nur darum, daß in Ansehung dessen, daß die Regierung den Actionären ihr Geld im Jahre 1892 rettete und in Ansehung der Subvention, die ja ein Drittel der Gesammteinnahme des Lloyd ausmacht, die Gesellschaft veranlaßt werde, auch solche Häfen zu berühren, die nach Ansicht von österreichischen Fachleuten von Wichtigkeit sind. Ich will damit einfach sagen, zuerst die Interessen des Handels und dann die Interessen der Actionäre.

Ich bin sicher, daß diese Forderung beim commerziellen Director nicht auf Widerstand stoßen wird, und ich hoffe bald, die Activirung der Linie Singapore—Batavia—Soerabaya—Samarang—Hongkong—Shanghai—Kobe—Yokohama zu erleben. Ich weiß, daß der commerzielle Director des Lloyd sich bei einem kaufmännischen Comité gerne Rath holen würde, aber wie die Sachen jetzt stehen, existiren Beiräthe für Industrie, für Handel und für Bahnen, nur für die Schifffahrt ist das autokratische System beibehalten, daß der Director des Lloyd und ein Sectionschef der Regierung, ohne jemanden anzuhören, Verfügungen treffen.

Nun, wir Verschiffer sind keine unmündigen Kinder, wir sind schon seit einiger Zeit majorenn, und wir wissen ganz genau, wo uns der Schuh drückt. Wir haben Beiräthe für Handel, Industrie, Arbeit, Eisenbahnen, es fehlt uns noch ein Seebeirath. Ich begrüße den Vorschlag des Herrn

Secretärs mit Freuden, daß nur solche Männer in diesem »Beirath« Platz finden, die ein wirkliches Interesse am Lloyd haben, die für Seefracht minimum fl. 10.000 pro anno bezahlen, es macht nichts, wenn einige titelsüchtige Greise davon ausgeschlossen werden. (Heiterkeit.) Ich weiß, es wird dem Herrn commerziellen Director sehr angenehm sein, mit Fachleuten zu thun zu haben.

Der Krieg in Süd-Afrika wird bald zu Ende sein, und ob die Boers oder die Engländer obsiegen, eine Massennachfrage nach Nahrungsmitteln, Baumaterialien und Minenrequisiten wird die Folge sein. Es ist dringend nöthig, daß, wenn wir an dieser Tafel mitspeisen wollen, die Emissäre unseres Handels vorbereitend hingesandt werden und die Linie Aden—Durban activirt werde.

S. S. »Polluce« hat vor zwei Jahren diese Studienreise unter Leitung des Herrn von Jarsch gemacht, alle Daten besitzt der Lloyd bereits, nur nicht die Bewilligung der Regierung mit einem Versprechen der Subvention. Ich halte die Subvention von fl. 1 pro Meile und die Canalgebühren für ausreichend, und zwar nur für die ersten zwei Jahre und um die ersten Schwierigkeiten zu überdauern, und dann könnte eine Herabsetzung nach den jeweiligen Einnahmen stattfinden.

Es wird das Publicum jedenfalls befriedigen, daß die Leitung des Lloyd in Händen ruht, die uns wohlwollen, daß die anmaßenden Beschimpfungen, die gegen den Lloyd im Allgemeinen erhoben werden, einer sachlichen Kritik Platz machen, und erhoffen wir uns nach dem heutigen Schneegestöber Sonnenschein.

Ich resumire, indem ich nochmals betone, daß wir den Verkehr innerhalb unserer Grenzen bannen, daß wir unsere Handelsflotte handelstüchtig machen und daß wir unsere commerciellen Interessen, unbevormundet von Hamburg, in unsere eigenen Hände nehmen müssen. Unser Losungswort muß sein: Los von Hamburg, soweit als möglich. (Lebhafter Beifall.)

Kammerrath **Janowitzer.**

Es muß unleugbar jeden guten Oesterreicher ein Gefühl der Bitterkeit erfassen, der mit einiger Aufmerksamkeit den Handel Triests, unseres einzigen großen Seehafens verfolgt, namentlich wenn er Parallelen mit jenen Handelsemporien im Norden Deutschlands zieht, die noch vor 30 Jahren mit Neid auf den blühenden Handel Oesterreichs in der Levante blickten. Jedermann muß sich die Frage aufwerfen, wie kommt es, daß wir unsere dominirende Stellung in der Levante eingebüßt haben, daß die Industriellen und die Exporteure ihre Güter statt nach Triest nach den Ausfuhrhäfen Deutschlands und Englands instradiren, daß der Lloyd für vielerlei Güter und für sehr viele Richtungen gegenwärtig nicht in Betracht gezogen werden kann. Wen trifft die Schuld und welches sind die Mittel, um den gemachten Fehlern ein Gegengewicht zu verschaffen, um Versäumtes nachzuholen.

Diese Fragen sind wiederholt besprochen und erwogen worden, und dem löblichen österreichisch-ungarischen Exportverein gebührt Dank dafür, daß er durch die heute stattfindende Enquête neuerdings eine Gelegenheit verschaffte, sich über diese dringenden Fragen auszusprechen.

Es läßt sich nicht in Abrede stellen, daß die geographische Lage Triests eine für den Welthandel ungünstige genannt werden muß.

Weit entfernt gelegen von den wichtigsten Productionscentren unserer vaterländischen Industrie, mangeln für Triest die nothwendigen Communicationsmittel mit dem Hinterlande. Die Frachtraten der meisten für den Export wichtige Fabricate, verglichen mit jenen nach Hamburg, Bremen, London und Liverpool, lassen auf den ersten Blick erkennen, daß der Exporteur nicht in der Lage ist, sich allein von den Sympathien für Triest leiten zu lassen. Im Interesse seiner Concurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt dürfen nur die niedrigeren Frachtraten die Aussicht auf eine schleunigere Expedition bis zum Bestimmungsort ihm eine Directive für seine Maßnahmen bieten, die deutsche Levantelinie verfrachtet gewisse Fabricate aus Schlesien bis nach Alexandrien oder bis Piräus zu einem billigeren Frachtsatz als wir solche Güter bis nach Triest bringen könnten.

Deutsche große Etablissements verkaufen ihre Erzeugnisse — ich bemerke, die Etablissements liegen im Herzen Deutschlands — cif. Tonga in Deutschafrika oder cif. Lorenzo Marques mit einem Frachtzuschlage von zwei oder drei Procent auf den Facturabetrag. Das sind Zuschläge, mit denen wir gegenwärtig die gleichen Fabricate aus den bestehenden eminent exportkräftigen österreichischen Fabriken kaum bis Triest, keinesfalls über Triest hinaus verfrachten können.

Insolange wir mit Triest durch keine Wasserstraßen verbunden sind, insolange nicht niedere Exporttarife uns kräftig unterstützen, kann für eine Reihe von billigen und voluminösen Artikeln Triest überhaupt nicht in Erwägung gezogen werden. Nach vielen Richtungen, ich nenne nur Central-Amerika, wohin man ab Triest nur durch Ueberladen der Colli in Genua, Havre, Liverpool expediren muß, nach den Handelsplätzen an der Ost- und Westküste Afrikas fehlt uns jede directe Verbindung.

Man muß der Wahrheit die Ehre geben und muß anerkennend constatiren, daß der österreichische Lloyd nach den von ihm befahrenen Häfen gern Concessionen zu gewähren bereit ist, wenn man mit Massentransporten an ihn herantreten kann. Er wäre auch bereit, neue Linien zu befahren, wenn die Vorbedingungen einer wahrscheinlichen Rentabilität geboten werden könnten. Es würden sich auch außerdem gewiß Unternehmungen zur Vermehrung der Verkehrsmittel finden, falls ein lebhafter Verkehr nach Triest verpflanzt werden könnte, und wie jeder Körper gedeiht, wenn ihm durch gesunde Nahrung und gute Luft Kräfte zugeführt werden, kann Triest nur dann prosperiren, wenn durch bessere und vielseitige Communicationsmittel neues Leben durch ausgiebige, zielbewußte Maßnahmen zugeführt und Triest in einen lebendigen Contact mit den handeltreibenden Völkern der Erde gebracht werden könnte.

Ich bin weit davon entfernt, damit sagen zu wollen, daß die Triester Bevölkerung es ausschließlich der hohen Regierung überlassen darf, für den gedeihlichen Fortschritt zu sorgen. Die hohe Subvention, die dem Lloyd gewährt wird, illustriren die Sympathien, die Triest entgegengebracht werden, und erst in letzter Zeit hat die neuerliche Subvention der directen Dampfer

nach Calcutta, die ihre Fahrten nach Rangoon ausdehnen sollen, einen eclatanten Beweis für die Opferfreudigkeit erbracht, die für die Hebung des Triester Verkehrs empfunden wird. Den Triestern muß aber ein Ausspruch des Präsidenten der französischen Republik entgegengerufen werden, welcher lautete: Es ist eine Utopie, daran zu glauben, daß der Staat durch seine Handlungen jemals den Unternehmungstrieb der Privaten ersetzen könnte, und seien wir gerecht, meine Herren, das epochemachende Ereigniß der letzten Wochen, die Concessionsertheilung der deutschen Bagdadbahn, war wahrlich nicht allein ein Sieg der deutschen Diplomaten, sondern auch ein Triumph des deutschen Unternehmungsgeistes.

Diese Bahn, meine Herren, die für das Deutsche Reich die Sphäre handelspolitischer Interessen vom Mittelpunkte Kleinasiens über die Ebene des Euphrat und Tigris bis an die Küste des persischen Golfs ausdehnt, wie nicht minder die geplanten Bauten der Rhodes'schen Süd-Nordbahn und der ostafrikanischen Centralbahn fordern die Aufmersamkeit Triests heraus, sie bereiten große epochemachende Ereignisse vor und drohen, dem Handel neue Wege vorzubereiten. Triest möge sich bei Zeiten aufraffen, jede Zögerung kann nicht wiedergutzumachende Consequenzen im Gefolge haben.

Man spricht und schreibt seit einiger Zeit von industriellen Auswanderungen, von der Verpflanzung gewisser Industrien von einem Lande in neue Gebiete in Folge von Prohibitivzöllen, Anwachsen von nationalem Wohlstande, vielleicht auch in Folge davon, daß das Schlagwort »vom Schutze der nationalen Arbeit« zu kategorisch ins Praktische übersetzt wurde.

Die Schweiz und Frankreich, aber auch England und Deutschland wissen etwas davon zu erzählen. Es gibt Fachleute, die darin den Anfang einer Bewegung sehen, wenn das Verkehrswesen an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt ist. Für uns sollte diese Beobachtung gleichzeitig aber als Mahnung dienen, in der Förderung des Triester Verkehres nicht zu erlahmen, und indem wir Triest brüderlich und helfend zur Seite stehen, helfen wir gleichzeitiig auch uns selbst. (Beifall.)

Director **Janni.**

Nachdem der Herr Secretär des Vereines in seinem Berichte so viel Schlechtes über den Lloyd ausgesprochen hat, so kann ich ein Lob für meine Person als Director dieser Gesellschaft nur dankend ablehnen.

Was die Frage der Subvention betrifft, so bin ich nicht in der Lage, so viele Ziffern momentan zu widerlegen. Es wäre wünschenswerth gewesen, daß uns wenigstens ein Bürstenabzug von diesem Exposé früher zugeschickt worden wäre, denn es ist eine reine Unmöglichkeit, so viel im Kopfe zu behalten.

Es ist zweifellos, daß die Subvention des Lloyd eine niedrigere ist, als die der anderen Gesellschaften.

Es wurde erwähnt, daß die Peninsular nur die zwei Linien Brindisi—Bombay und Brindisi—China zu bestreiten hat. Dazu kommt aber noch die Linie nach Australien, und die Subvention dieser Gesellschaft beträgt 350.000 Lire. Außerdem ist nicht zu vergessen, daß die Peninsular auch

seitens der Kriegsmarine stark subventionirt ist für alle größeren Schiffe, welche im Kriegsfalle als Kreuzer verwendet werden. Ferner genießt sie viele Einnahmen für Truppentransporte nach Indien.

In Bezug auf Subventionen muß man auch die Verhältnisse des betreffenden Landes berücksichtigen. Die Subventionen werden geregelt nach Meilen und auch nach der Leistungsfähigkeit der verschiedenen Länder, von wo die Linien ausgehen. Wenn man z. B. eine Linie von Dalmatien ausschicken wollte, wäre eine größere Subvention nothwendig als von Triest aus, und so braucht auch eine Gesellschaft, die von Hamburg ausgeht, keine so große Subvention als eine von Oesterreich ausgehende, weil Deutschland mehr Güter zu ex- und importiren hat als Oesterreich. Dasselbe gilt für den Verkehr von Hamburg nach Amerika, wo gar keine Subvention nothwendig ist.

Es wurde auch keine Erwähnung gethan der neuen Calcutta-Linie, welche gar nicht subventionirt wird, sondern wofür nur die Canalgebühren ersetzt werden.

Die Navigazione hat eine freie Schifffahrt; sie bekommt aber die Reisezuschüsse, welche der Lloyd nicht erhält.

Wir haben in diesem Jahre 21 Dampfer extra nach der Levante geschickt und sechs Reisen auf eigene Rechnung nach Indien und Calcutta unternommen. Diese Leistungen sollten auch berücksichtigt werden (Secretär Schwarz: Das sind sie auch!).

Die Zuckertransporte sind nur durch die mäßige Fracht des Lloyd aus Hamburg nach Triest gelenkt werden. Die englische Presse sagt darüber, daß die enorm niedrigen Frachten des Lloyd der österreichisch-ungarischen Industrie ungemein großen Nutzen gebracht haben.

Man wolle die jetzigen Preise mit denen der vorigen Jahre vergleichen und die Ausfuhrbonificationen und Extragewinne erwägen, welche jeder österreichisch-ungarische Zuckerfabrikant aus dem Zuckercartell zieht, was Alles früher allein den Raffinerien zukam.

Weiters kann man sagen, daß der Lloyd den österreichisch-ungarischen Export durch billige Frachten in bedeutendem Maße subventionirt. In unserem Interesse wäre es aber gelegen, andere Ladungen aufzunehmen, welche mehr bezahlen als Zucker.

Wenn wir noch Extraschiffe ausschicken, um den Transport zu begünstigen, so liegt dies gewiß im Interesse der Entwicklung der österreichischen Industrie. Früher ist fast aller, und zwar meist deutscher Zucker über Hamburg geführt worden, während jetzt Zucker österreichischer und ungarischer Production transportirt wird.

Was die Verspätungen betrifft, so kann ich im Augenblicke nicht Alles, was darüber gesagt wurde, widerlegen. Ich kann nur das vorbringen, was mir momentan in Erinnerung steht. Verspätungen nach Japan sind thatsächlich vorgekommen, hauptsächlich verursacht durch die Berührung von Shanghai. Dies ist ein Hafen am Yangtsekiang, wo die Schifffahrt sehr schwierig ist. Es ist nicht möglich, mit einer gewissen Ladung an Bord genau die Zeit einzuhalten. Manchmal kann man nicht die Barre passiren und

es ereignet sich zuweilen, daß die Schiffe vier bis sechs Tage zu spät nach Japan kommen. Dies hat eine Verspätung der ganzen Linie zur Folge. Um diesen Uebelstand zu beseitigen, haben wir für das nächstjährige Itinerär eine unabhängige Linie nach Shanghai eingerichtet durch einen Localdampfer, der von Bombay über Singapore und Hongkong fahren wird. Dadurch bekommen wir die Japandampfer frei und die Berührung von Yokohama wird statt alle zwei Monate monatlich stattfinden.

Es wurde auch viel geklagt über Verschleppungen von Waaren. Diese sind aber viel geringer als früher, nachdem wir gewisse färbige Streifen eingeführt haben, durch welche die Colli für verschiedene Bestimmungen markirt werden, so daß die Matrosen genau wissen, daß die Colli mit rothen Streifen nach Bombay, die mit schwarzen Streifen nach Singapore gehören u. s. w. Wenn aber hie und da ein Collo verschleppt wird, so geschieht dies bei jeder Gesellschaft. Es ist jedoch ein Vergleich nicht möglich mit England oder Deutschland, welche Dampfer voll mit Massenartikeln haben. Wir haben auf jedem Dampfer 1000 bis 2000 Connossemente von kleinen Partien. Diese Ladungen kommen in Sammelwaggons aus den verschiedenen Stationen, und jeder Waggon enthält Ladungen für verschiedene Relationen. Wenn nun ein Waggon mit einer Verspätung ankommt, so muß man die Waaren doch annehmen, sonst wird heftig reclamirt. Dann kommen verschiedene Waaren für Japan oben und für Indien unten u. s. w. Die Stauung ist dadurch sehr gemischt, und durch Umstauungen entstehen Verluste für die Gesellschaft. Wenn etwas Waare in Triest zurückbleibt, so ist der Grund der, daß wir selbst nie wissen, welche Ladungen für einen Dampfer ankommen werden. Mit Ausnahme von Zucker wird uns bis auf ein oder zwei Fabriken, welche uns voraussagen, wie viel Ladung sie haben werden, nie eine Meldung gemacht. Die Fabriken sagen, sie können es nicht mittheilen, weil sie den Auftrag haben, Alles, was bereit ist, nach Triest zu schicken.

Vor zwei Monaten ist der Fall vorgekommen, daß die Imperatrix einmal mit einer halben, einmal mit einer dreiviertel Ladung abgehen mußte, weil die Waaren nicht rechtzeitig einlangten. Ein anderesmal kommen wieder zu viel Waaren auf einmal. Es ist dies nicht zu vergleichen mit Deutschland und England, wo die Gesellschaften ihrer Verladungen im Voraus sicher sind und wo, wenn etwas ausgeschlossen wird, es mit dem nächsten Dampfer abgeht.

Man hat auch den Vorwurf erhoben, daß beim Lloyd die Waaren in schlechtem Zustande ankommen. Das ist aber nicht der Fall. Ich habe mich selbst in Alexandrien und Beirut überzeugt, daß die eingelagerten Kisten in gutem Zustande ankamen und auch vom Empfänger angenommen wurden. Als sie aber in den Magazinen aufgemacht wurden, fand sich in einer Kiste eine leere Schachtel und fehlte ein Stück Sammt. In einem anderen Falle fand man ein Stück Kohle; es war dies in Suez. Wir haben dieselbe prüfen lassen und es war Ostrauer Kohle, die wir nicht brauchen. (Heiterkeit.)

In Beirut haben wir auch Steine gefunden, die wir in Triest von Prof. Vierthaler analysiren ließen; es waren aber keine Triester Steine.

Es ist überhaupt unmöglich, daß eine solche Manipulation an Bord vorgenommen wird. Kleine Entwendungen bei in Säcken verpackten Artikeln, wie Kaffee und Zucker, können hie und da vorkommen, jedoch mit raffinirter Kunst verübte Diebstähle, wie oben erwähnt, schließe ich vollkommen aus, daß sie an Bord geschehen können, und zwar muß dies bei den Fabriken oder vielleicht bei den Sammelstellen vorkommen. Ich weiß es selbst nicht genau und wäre zu Dank verpflichtet, wenn uns Jemand in dieser Richtung helfen könnte, weil wir voriges Jahr aus diesem Titel fl. 140.000 zahlen mußten. Wir haben ja übrigens auch gehört, daß ein ganzes Dorf von Diebstahl lebt, ich glaube, es heißt Sayhusch.

Was die Bagdadladung betrifft, so erinnere ich mich ganz gut daran, es waren sechs Kisten Fez. Wir haben sie richtig in Bombay an die Britisch-India übergeben und sie wurden dann nach Bassora geführt. Es scheint, daß ein Theil der Ladung in Folge des durch Wassermangel sehr erschwerte Flußschifffahrt zurückgelassen wurde. Wir konnten nichts dafür. Wenn wir die Waare an den Weiterfrächter richtig übergeben, können wir nicht verantwortlich gemacht werden.

Ueberhaupt sind die Klagen gegen den Lloyd nicht gerechtfertigt, weil er alles aufbietet, um den Verkehr zu heben, sowohl den Import als den Export.

Wir befinden uns auch in einer schwierigen Lage wegen des Mangels an Waggons, Anlageplätzen und Raum in den Hangars, und jede andere Gesellschaft wäre gegenüber den Verhältnissen von Triest in derselben Noth wie wir. Wir trachten immer, durch billige Frachten entgegenzukommen, und während wir früher halbleer oder mit ein Drittel Ladung gefahren sind, fahren wir jetzt mit vollen und noch mit Extraschiffen.

Wir haben auch das Möglichste gethan, um Jute aus Calcutta nach Böhmen für die Triester Route zu acquiriren. Bis jetzt ist dies aber nur theilweise gelungen in Folge der Verschiedenheit der Landfrachten, verglichen mit jenen via Elbe.

Ich habe nicht gut verstanden, was der Exportverein vom Lloyd wünscht. Mir scheint, er verlangt eine Abschaffung des Lloyd und die Ersetzung desselben durch eine Lloyd-Gesellschaft. (Lebhafter Widerspruch.)

Es ist positiv, daß, wenn Oesterreich keine Gesellschaft hätte, es eine solche anschaffen müßte.

Die Subvention des Lloyd wird nicht nur im Interesse des Handels gegeben, sondern auch aus postalischen, politischen und militärischen Rücksichten und endlich auch im Interesse der Entwicklung des Verkehrs. Im Ganzen beträgt die Snbvention des Lloyd fl. 2,910.000;

Ich kann zum Schlusse nur bemerken, daß die Verwaltung Alles aufbietet, um den Verkehr zu heben. Wir haben seit wenigen Jahren zwölf neue Schiffe, und alle mit großer Tragfähigkeit, theils schon im Betriebe, theils im Baue, jetzt sogar eines mit 10.000 Tonnen, und die Gesellschaft hat sich treu an das Motto »vorwärts« gehalten. Was früher war, habe ich nicht zu vertreten, aber jetzt haben wir thatsächlich eine Flotte, welche mit vielen anderen erfolgreich concurriren kann. (Beifall.)

Secretär kaiserlicher Rath Schwarz.

Meine Herren! Ich will nur auf die Ausführungen des Herrn Directors Janni mit wenigen Bemerkungen erwidern. Vor allem Anderen erkläre ich, daß es mir und dem Exportvereine auch bei Behandlung der Lloydfrage absolut nicht darum zu thun war, gegen den Lloyd Anschuldigungen zu erheben. Ich bin kein Versender, ich bin kein Kaufmann. Ich habe also aus persönlicher Erfahrung keine einzige Anklage zu erheben und kein Lob zu zollen. Wir mußten uns daher objectiv darauf beschränken, was uns von den interessirten Parteien zugekommen ist. Wir haben auch in dieser objectiven Weise des Lobes Erwähnung gethan, welches von gewisser Seite der Expedition durch den Lloyd gezollt wird. Aber muß es nicht eigenthümlich und traurig berühren, wenn aus fernen Plätzen des Ostens, nach welchen der Lloyd fährt, Klagen kommen, daß die bezüglichen Importeure und Besteller unserer Waaren sich veranlaßt sehen, die Versendung über Triest und durch den Lloyd auszuschließen? Für ein solches Vorgehen seitens der Importeure und Besteller müssen doch nach unserer und gewiß auch nach der Anschauung Anderer länger andauernde Erfahrungen und triftige Gründe vorhanden sein.

Wir sind weit entfernt, die Leitung des Lloyd in Triest für diese bedauerlichen Vorkommnisse allein verantwortlich zu machen.

Der Herr Director hat auch unsere Bemerkungen über die Subvention nicht richtig aufgefaßt. Wir haben nun einmal die Fabel aus der Welt schaffen wollen, daß der Lloyd von unserer Regierung gar so schlecht und stiefmütterlich behandelt wird.

Sie haben in unserem ersten Blatte vor vier Wochen einen Artikel lesen können über den Unterschied der Unterstützung der Schifffahrt in Deutschland und in Oesterreich.

Wir haben diese Daten gleich damals nicht für ganz zutreffend gehalten, weil wir bereits gegentheilige Daten in der Hand hatten. Wenn man die Suezcanal-Gebühren nicht von der ganzen Subvention des norddeutschen Lloyd abzieht, so muß sich ein wesentlicher Unterschied ergeben, und das Ausland muß sagen, daß die österreichische Regierung, welche eine so ungenügende Subvention gebe, es nicht verstehe, die den Handelsinteressen dienende Schiffahrtsgesellschaft auf das richtige Niveau zu bringen. Dies wollen wir widerlegen und sind selbstverständlich mit Vergnügen bereit. unsere Ziffern jeder Ueberprüfung und sogar Abänderung zu unterwerfen.

Ich mache übrigens den Herrn Director darauf aufmerksam, daß wir uns bei unserem Vergleiche der einzelnen Linien ganz genau an den Motivenbericht gehalten haben, welchen die österreichische Regierung zum Lloydvertrage vom Jahre 1891 dem Abgeordnetenhause vorgelegt hat. Die von der österreichischen Regierung in Anwendung gebrachten Ziffern unter gleichzeitiger Berücksichtignng der seither abgeänderten Verträge, haben uns als Basis für unsere Berechnungen gedient, und ein hervorragender Redner im Abgeordnetenhause ist im Jahre 1891 der Sache gerade so nahe gekommen, wie wir. Ja, wir sind erst durch die Ausführungen dieses Redners, die wir in den stenographischen Protokollen lasen, durch die Ausführungen des

Baron Schwegel auf diese merkwürdige Verschiedenheit bezüglich der Gewährung der Subvention gekommen.

Baron Schwegel sagte ausdrücklich: Wenn wir aber die Suezcanal-Gebühren, die dem österreichischen Lloyd vergütet werden, in die Subvention hineinziehen, kommen wir annähernd auf die gleiche Subvention der italienischen Gesellschaft.

Wenn aber Herr Director Janni erwähnt, daß die Subvention der P. & O. dadurch eine Abschwächung erfahre, daß sie auch als Transportlinie für Militär dient, so kann ich ihm auf der anderen Seite entgegenhalten, daß die Peninsular und der norddeutsche Lloyd und die Messageries als Postlinien ganz andere onerose Lasten auf sich nehmen, als der Lloyd. Als Praktiker wird er gewiß wissen, daß die Schiffe dieser Gesellschaften oft bis 50 Tonnen Postcolli aufnehmen müssen und Ladungen zurückzulassen verpflichtet sind, wenn der Postmeister erklärt: Die Zeit ist um, wir müssen fahren. Wenn eine Gesellschaft, die so ungeheure Verpflichtungen hat, selbst eine größere Subvention genießt als der Lloyd, so würde dadurch auch nichts an dem von uns angestellten Vergleiche geändert werden.

Die Calcutta-Linie konnten wir einmal nicht in Calcül ziehen, weil sie im vorigen Jahre nicht bestand und weil im Rechnungsabschlusse des Lloyd diesbezüglich noch keine Ziffer vorhanden ist.

Dagegen ist ersichtlich, daß jetzt nach dem Präliminare des Ministeriums für 1899 die Dampfer der Calcutta-Linie ihre Suezcanal-Gebühren und Meilengelder bekommen, welche sie für die aufgelassene Strecke Colombo—Calcutta hatten, was auch fl. 2 pro Seemeile betragen dürfte. Deshalb haben wir auch mehrfache Berechnungen anstellen und verschiedene Tabellen anfertigen müssen.

Wir bitten also zur Kenntniß zu nehmen, daß wir in dem Elaborate nicht Anklagen aus eigener Initiative erhoben haben, sondern daß wir Andere reden ließen: Kaufleute, Industrielle und Consuln, welche mit dem Lloyd in directer Fühlung stehen und aus eigener Wahrnehmung die Verhältnisse kennen gelernt haben. Ich erkläre weiters, daß wir uns auch bei diesem Elaborate von keiner Animosität gegen irgend eine Persönlichkeit leiten ließen, sondern nur daran dachten, wie unserem Außenhandel auch nach dieser Richtung aufzuhelfen wäre, und wenn der Herr Director glaubt, es sei unsere Ansicht, daß der Lloyd durch eine andere Gesellschaft zu ersetzen sei, so befindet er sich im Irrthume. Wir haben vielmehr ausdrücklich erklärt, der Lloyd sei auf seinen Levante- und indischen Dienst, in welchem er Gutes leistet und keinen Anlaß zu Klagen gibt, zu beschränken, und es sei der ostasiatische Dienst vom indischen zu trennen, weil es schwer angehe, daß eine einzige Gesellschaft einen so verschiedenen Verkehr und Betrieb zum Heile und zur Befriedigung aller interessierten Parteien durchführt, und weil wir glauben, daß der Lloyd, wenn diese Separirung erfolgt, eine bedeutende, geachtetere und Alle zufriedenstellende Gesellschaft werden wird.

Es mag hier nur ein Brief des k. und k. Consuls Nicolaus Post eingeschaltet werden, der uns am Tage der Enquête zukam, von dessen Verlesung wir jedoch Abstand nahmen:

»In Berichtigung des bei der heutigen Lloyd-Enquête vorgebrachten Rechtfertigungsversuches des Herrn Director Janni, daß die Verspätungen der indo-chinesischen Dampfer des österreichischen Lloyd durch die ungünstigen Wasserverhältnisse im Hafen von Shanghai hervorgerufen worden seien, erlaube ich mir Folgendes auf Grund meines $2^1/_2$jährigen Aufenthaltes in Shanghai zu bemerken:

Fast jeder Lloyd-Dampfer kam von Hongkong aus mit Verspätungen in Shanghai an, welche sich freilich dortselbst noch vergrößerten. Die Schuld hieran lag jedoch nicht an den ungünstigen Wasserverhältnissen, sondern darin, daß aus Ersparungsrücksichten seit mehreren Jahren kein Lootse mehr den Lloyd-Dampfer von Hongkong bis nach Shanghai begleitet, wie dies früher bei den Lloyd-Dampfern üblich war und auch heute noch mit Rücksicht auf die schwierige Schifffahrt daselbst bei den Dampfern der Messagerie-Maritimes und der P. & O. vorgeschrieben ist.

Dem Lloyd-Capitän ist es gestattet, erst an der Mündung des Yangtsekiang einen Lootsen zu nehmen, von der Lloyd-Agentur in Shanghai ist ihm übrigens vorgeschrieben, einen solchen von der Lloyd-Agentur gewählten zu nehmen. Da derselbe oft verspätet an die Mündung des Yangtsekiang gesendet wurde und den Dampfer nicht sofort traf, der Lloyd-Capitän das Risico der Fahrt bei der Strommündung auf eigene Verantwortung nicht übernehmen wollte, so mußte der Lloyd-Dampfer oft 24 Stunden oder mehr warten.

Daß die Wasserverhältnisse Shanghais an der flotten Abfertigung von Dampfern keine Einbuße thun, erhellt auch daraus, daß die Dampfer der Massagerie-Maritimes, trotzdem sie wegen ihres großen Tiefganges die Barre überhaupt nicht passiren können, d. h. mittelst Lichterschiffe gelöscht, beziehungsweise geladen werden müssen, regelmäßig binnen 12 Stunden ihre Fahrt von Shanghai nach Japan fortsetzen. Die Schuld an den Verspätungen der Dampfer im indo-chinesischen Dienste liegt vielmehr darin, daß dieselben Bombay anlaufen und deshalb oft zehn bis zwölf Tage in Colombo liegen, was ich selbst bei meiner Ausreise nach Shanghai durchmachte.

Ich erlaubte mir Vorstehendes, da ich in der Enquête nicht selbst das Wort ergreifen wollte, Herrn Secretär zur allfälligen Verwerthung mitzutheilen.

Sie nochmals zu Ihrem Referate beglückwünschend, zeichne ich mit vorzüglicher Hochachtung

Post.«

Herr Jokl.

Es ist beim ersten Punkte unserer Tagesordnung davon die Rede gewesen, daß in Triest ein schwacher Kaufmannstand, auch die Industrie

nicht stark vertreten ist. Da drängt sich unwillkürlich die Frage auf, ob die jetzigen schlechten Verhältnisse nicht dadurch theilweise verbessert werden könnten, wenn die Verwaltung des Lloyd nicht im entfernten Triest gelegen wäre, wo die Amtirung in einer uns mehr fremden Sprache geführt wird, in Triest, das sich uns nicht gar so sehr patriotisch anschließt? Einem hier Anwesenden ist jüngst folgendes Begebniß zugestoßen: Er fährt auf der Strecke von Triest nach Udine und trifft eine Familie. Er kommt mir ihr ins Gespräch und fragt, wohin sie reise. Zum Sommeraufenthalte nach Udine.

In seiner bescheidenen Meinung wundert er sich darüber und frägt: »Warum fahren sie nicht nach Steiermark?« Die Antwort lautete: »Was glauben Sie, wir werden unser Geld den Oesterreichern, den Deutschen bringen? Nein! Wir wollen unter uns sein.« Ich bin deshalb der Meinung, daß es im Interesse der Sache gelegen wäre, wenn der Sitz dieser großen Gesellschaft in Wien wäre. Es genügt, wenn die Speditionsabtheilung, die sehr gut functionirt, in Triest wäre. Das Commercielle kann doch vom Technischen getrennt werden. Schauen Sie sich die Messageries an. An jedem halbwegs größeren Orte Frankreichs finden Sie die Messageries vertreten. Gehen Sie aber bei uns in die Provinz, nach Böhmen, nach Mähren, man kennt den Lloyd gar nicht. Wenn man aber den Sitz der Direction nach Wien verlegen würde, würde sich Manches ändern.

Director des Lloyd F. Janni.

Ich will zunächst bemerken, daß die Hälfte des Comités und eine Generalagentur ihren Sitz in Wien hat, und der kaiserliche Rath Ritter v. Jarsch, der hier anwesend ist, ist unser Generalagent in Wien. In Prag haben wir gleichfalls eine Generalagentur, ferner sind wir an verschiedenen Plätzen des Landes im Innern vertreten durch tüchtige Agenten und Spediteure.

In Beantwortung der Ausführungen des Herrn Secretärs will ich zunächst bemerken, daß ich nicht glaube, daß eine Theilung der Linien von Nutzen sein würde. Im Gegentheile. Eine Gesellschaft, welche den Verkehr nach dem fernen Osten vermittelt, kann viel Besseres leisten, wenn sie alle Linien besitzt. Alle Länder haben eine Gesellschaft, die den ganzen Dienst besorgt, und es wäre nicht zu begreifen, warum der Lloyd diesen Dienst nicht besorgen könnte. Wir haben ihn bis jetzt besorgt und werden ihn im nächsten Jahre erweitern können.

Was die Subvention betrifft, so sind mir die Ziffern nicht genau erinnerlich, ich werde sie morgen aufführen. Aber man muß doch bei einem Vergleiche der Subvention zweier Gesellschaften den gesammten Dienst beider nehmen, nicht eine Linie nach Bombay, während die andere Gesellschaft gar keine Linie nach Indien hat. Der norddeutsche Lloyd hat nur eine Linie nach China, nicht nach Indien. Wenn Sie den Vergleich so ziehen, werden Sie finden, daß der Lloyd nicht die größte Subvention hat. Andere Gesellschaften haben auch einen Maildienst, und dann ist die Linie nach China viel kostspieliger.

Auch wir befördern die Post, die Paket- und die Briefpost, und auf den Alexandriner Dienst haben wir 400—500 Säcke Post jede Woche.

Also auch dieser Vergleich zwischen Waaren- und Postlinie ist, wie ich glaube, nicht stichhältig. Das sind zwei ganz verschiedene Dienste, so wie ein Eilzug und ein gemischter Zug. Waaren werden gewöhnlich mit dem Lastzug befördert, Passagiere und Post mit dem Schnellzuge. Man kann da überhaupt nur die ganze Linie der einen und der anderen Gesellschaft in Betracht ziehen. (Zustimmung.)

Referent Secretär **Schwarz.**

Nur eine ganz kurze Bemerkung. Vor allem Anderen haben wir auch gar nichts dagegen, wenn eine directe ostasiatische, respective chinesisch-japanische Linie über Singapore geschaffen wird und diese unter denjenigen Cautelen, welche einen raschen, prompten Dienst mit Sicherheit voraussetzen lassen, dem Lloyd übertragen wird.

Ich erkläre ferner dem Director Janni, daß ich mit größtem Vergnügen bereit sein werde, meine Ziffern zu ändern, wenn es ihm gelingt, in gemeinschaftlicher Prüfung derselben, zu der ich ihn einlade, mich davon zu überzeugen, daß sie nicht richtig sind. (Lebhafter Beifall.)

Herr **Wertheimer.**

Ich will nicht in die Discussion eingehen. Sie ist erschöpfend genug gewesen und ebenso der Vortrag. Der Herr Secretär hat uns da einen zweistündigen Vortrag gehalten, der glücklicherweise keine Obstructionsrede war, sondern eine ausgezeichnete Informationsrede. (Lebhafte Zustimmung.) Wir sind dadurch informirt und vielfach belehrt worden. Ich glaube daher, in Ihrer Aller Sinne zu sprechen, wenn ich dem Herrn Secretär für diese gediegene, ausgezeichnete Arbeit unsere vollste Anerkennung ausspreche. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Leider ist zu meinem Bedauern durch ein Mißverständniß ein, aber gewiß ungerechtfertigtes Gefühl wachgerufen worden, als hätten wir eine Animosität gegen Triest. Nein, meine Herren, ich rufe den Triestinern zu: Wir wünschen das Gedeihen, das Aufblühen, die Prosperität der Stadt Triest! (Lebhafter Beifall.) Denn Alles, was Triest gewinnt, gewinnt auch das ganze Reich. (Zustimmung.) Mögen Sie aber auch mit uns zusammenwirken. Verlangen wir nicht Alles vom Staate. Vom Staate verlangen wir nur Geld. Denn das Geld liefern wir dem Staate in reichem Maße durch die directen nnd indirecten Steuern. Deshalb sind wir auch berechtigt, viel Geld zu verlangen zum volkswirthschaftlichen Aufschwunge. Das Uebrige aber müssen wir allein machen. Wenn die Triester sich mit uns vereinen und mit uns zusammenwirken zu unserem gemeinsamen Wohle, können wir das Beste hoffen. (Beifall.)

Herr **v. Leutter.**

Kaiserlicher Rath Schwarz hat eine Anregung geschaffen, die ja nur aus vollstem Herzen zu begrüßen ist. Nur die Concurrenz erzeugt Billigkeit. Es soll eine Concurrenz geschaffen werden für den Lloyd, so wie wir sie für die Südbahn brauchen. Warum haben wir die theuren Landfrachten

nach Triest? Weil die Südbahn concurrenzlos dasteht. Warum functionirt der Lloyd nicht entsprechend? Weil er concurrenzlos dasteht. Die Erwiderung des Directors des Lloyd war, kurz gesagt, die: Wir haben keine Concurrenz und machen, was wir wollen. Wäre eine Concurrenz da, so hätte er diese Beanständungen wegen zu später Ankunft und dergleichen nicht so abgeschüttelt, wie er es gethan hat. Das war die Antwort Eines, der sich bewußt ist der Thatsache: Wir haben das Monopol. Ein Unternehmen, das eine Concurrenz hat, spricht nicht so, das sagt, es thut mir leid, ich werde das repariren. In diesem Sinne hätte man diese sehr dankenswerthe Anregung aufgreifen müssen. (Zustimmung.)

Reichsrathsabgeordneter **Tittinger.**

Anknüpfend an die sympathischen Worte, welche der vorletzte Herr Vorredner unter allgemeinem Beifalle über Triest gesprochen hat, und an die mehrfachen Sympathiekundgebungen, welche im Laufe des heutigen Tages bei verschiedenen Anlässen für Triest laut geworden sind, halte ich es für meine Pflicht, eine Anregung, welche von einem früheren Herrn Vorredner bezüglich der Verlegung des Sitzes der Lloyd-Gesellschaft von Triest nach Wien gemacht wurde, nicht unwidersprochen zu lassen. Es würde sehr sonderbar erscheinen, wenn in einer Versammlung, welche eben die Hebung des Triester Platzes als Hauptgegenstand ihrer Verhandlung im Auge hat, eine Maßregel erörtert würde, welche meiner Ansicht nach nur zur Schädigung des Triester Platzes führen würde. (Zustimmung) Die Zeit ist so vorgerückt, daß ich mich in Details nicht einlassen will. Ich will nur in aller Kürze sagen, daß es doch klar liegt, daß eine Verlegung des Sitzes der Lloyd-Gesellschaft von Triest nach Wien, sowohl was die Steuern betrifft, als auch in jeder anderen Beziehung eine bedeutende Schädigung des Triester Platzes involviren würde. Das wäre also ein sehr sonderbarer Anfang für eine Hilfsaction zu Gunsten von Triest. (Zustimmung.)

Als zweites Moment möchte ich hervorheben, daß es doch unmöglich angezeigt erscheinen kann, den Sitz einer Seeschifffahrtsgesellschaft an einen Binnenort, und sei es auch die Hauptstadt Wien, zu verlegen. (Zustimmung.)

Drittens möchte ich auch mit Rücksicht auf eine Anekdote, die in Verbindung mit dieser Anregung und zu ihrer Begründung erzählt wurde, dringend davor warnen, die Nationalitätenfrage auch hieher zu verpflanzen. (Zustimmung.) Wir haben mit dieser Frage auf anderen Gebieten genug zu thun. (Lebhafter Beifall.) Am allerwenigsten aber dürfen wir ihr auf handelspolitischem Boden irgend einen Raum gönnen. Das wäre der Tod für jede ersprießliche Bestrebung. (Lebhafter Beifall.) Das wollte ich sagen.

Herr **Josef Stein.**

Es war nicht meine Absicht, in die Discussion einzugreifen. Aber es ist ein Gegenstand berührt worden, der mein Interesse speciell wachgerufen hat, es ist die Sendung von Fez, von Bassora nach Bagdad. Was den levantinischen Verkehr anbelangt, so ist, wie von allen Seiten hervorgehoben

wurde, dem Lloyd nur Lob zu zollen. Mein Unternehmen verfrachtet circa 7—10.000 Metercentner Waare im Jahre durch den österreichischen Lloyd und namentlich an levantinische Orte, und ich kann sagen, daß der Dienst musterhaft, sehr häufig und überaus pünktlich functionirt. Leider ist es nicht so, was die Relationen nach dem Osten betrifft, und speciell was Bagdad anbelangt, haben wir gar keine Verbindung. Bagdad ist ein sehr bedeutender Handelsplatz in der asiatischen Türkei, und daß da die Umladung in Bassora stattfindet, kann den Lloyd der übernommenen Verpflichtung nicht entheben. Und in dieser Beziehung hat er nichts Anderes gethan, als die Verfrächter das Monopol, das er besitzt, fühlen lassen. Als die 12 Kisten im Werthe von Frcs. 20.000 anfangs November untergingen, hat er erklärt, daß ihn das nichts anginge, er habe die Waare einer fremden Gesellschaft übergeben. Erst meiner Intervention bei dem Herrenhausmitgliede und Kammerpräsidenten Mauthner war es zu danken, daß überhaupt Schritte unternommen wurden. Diese Waaren wurden nach neun Monaten endlich gefunden, und nur der Gutmüthigkeit des türkischen Marschalls war es zu danken, daß er sie noch übernommen hat. Es war nämlich eine Militärlieferung. Aber alle Herren wissen, was für Schaden entstanden wäre, wenn das ein Privatkaufmann gewesen wäre. (Sehr richtig!) Heute noch schlagen wir uns mit dem Vertreter des Lloyd, Schenker & Comp., wegen einer kleinen Schadensrechnung, die wir haben, herum. Bezüglich Nord-Afrikas habe ich schon vor $1^1/_2$ Jahren bei der Pilsener Industrie-Enquête Gelegenheit gehabt, dem Lloyd nahezulegen, sich mit der Inaugurirung einer Linie nach Nord-Afrika zu befassen. Es wurde mir von Herrn v. Jarsch geantwortet, daß sich eine italienische Unternehmung damit befasse. Die hat eine gute Verbindung, aber das ist keine österreichische Linie, und ein Handelsgebiet, wie das Nord-Afrikas, das für uns sehr günstige Chancen bietet, wie Algier, Tunis, Tripolis und Marokko, sollte doch von einer österreichischen Linie befahren werden. Bezüglich der 5 Procent Cappa, von der wir sehr überrascht wurden, muß ich mein Bedauern aussprechen, daß keiner von den interessirten Kaufleuten befragt wurde, und daß man es nicht der Mühe werth gefunden hat, diese Einführung zu motiviren. Das wären meine Beschwerden, das sind schließlich Sachen, die sich bei einigem guten Willen wettmachen lassen. Sonst sind die Einrichtungen beim österreichischen Lloyd im Vergleiche zu anderen Linien in Deutschland und England gar nicht so schlecht, und wenn wir Oesterreicher schimpfen, so meinen wir es gewöhnlich nicht gar so ernst. (Heiterkeit und Beifall.)

Präsident.

Nachdem Niemand zum Worte gemeldet ist, schließe ich die heutige Versammlung und bitte die Herren, morgen präcise 3 Uhr wieder zu erscheinen.

Schluß der Sitzung $^1/_2$7 Uhr abends.

III. (Nachmittags-) Sitzung am 12. December 1899.

Beginn: 1/4 4 Uhr nachmittags.

Präsident.

Ich eröffne die heutige Versammlung und beehre mich, die noch neu erschienenen Delegirten herzlichst zu begrüßen.

Wir sollten jetzt zwar mit dem dritten Referate des Herrn Secretärs beginnen, es hat sich aber Herr Director Janni zum Worte gemeldet zum gestrigen Gegenstande. Ich ertheile ihm hiemit das Wort.

Director Janni.

Ich will mir nur eine thatsächliche Richtigstellung der gestern bezüglich der Lloyd-Subvention angeführten Ziffern, die ich aus den hiesigen Blättern erst heute ersehen habe, vorbringen. Der Lloyd erhält für seine sämmtlichen Linien über den Suez:

1. Bombay: Seemeilen: 104.304 — Subvention, inclusive Suezcanal-Gebühren: fl. 560.582.

2. China—Japan: Seemeilen: 350.938 — Subvention, inclusive Canalgebühren: fl. 668.032.

3. Calcutta: Seemeilen: 96.798 — Subvention: fl. 233.280.

4. Laterale: Seemeilen: 30.120 — Subvention: fl. 51.204

Zusammen Seemeilen ohne Laterale 552.040 — Subvention: fl. 1,513.096, somit pro Seemeile rund fl. 2.72, inclusive Canalgebühren.

Von der oben angeführten Summe betragen die Suezcanal-Gebühren zusammen fl. 850.175, hiemit verbleibt die Meilensubvention von fl. 1.19.

Wenn ich das nun vergleiche mit der Subvention des norddeutschen Lloyd per fl. 3.24, der P. & O. per fl. 4.08 und des Navigazione per fl. 4.01, so stellt sich heraus, daß thatsächlich, wie ich schon gestern erwähnt habe, die Subvention des Lloyd geringer ist als die anderer Gesellschaften. Natürlich war ich gestern nicht vorbereitet, auf diese Ziffern zu erwidern, und es war auch nicht möglich, da ich im Voraus keinen Bürstenabzug bekommen habe. Deshalb behalte ich mir vor, Weiteres durch die Oeffentlichkeit zu widerlegen.

Hofrath Ebner.

Ich glaube, es ist durch die seitens des Herrn Präsidenten dem Herrn Director Janni gegebene Erlaubniß, über einen Gegenstand der früheren Tagesordnung zu sprechen, auch gestattet, überhaupt eine Discussion über

die früher behandelten Gegenstände zu eröffnen. Ich halte das nämlich für sehr wünschenswerth. Ich habe mich gleich bei Erhalt des Programmes gewundert, daß man diese drei vom Exportvereine zur Discussion gestellten Fragen, beziehungsweise Referate des geehrten Herrn Secretärs so ganz auseinandergehalten hat, auch zeitlich, während sie nach meiner Auffassung unbedingt unzertrennbar und zusammen behandelt müssen.

Für mich z. B. ist die Frage einer zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest die Cardinalfrage für Triest, durch den Mangel einer solchen erklären sich manche Uebelstände, die beim Lloyd den Gegenstand bedeutender Beschwerden gebildet haben, und vielleicht auch die der Triester Kaufmannschaft vorgeworfene Indolenz. Ich würde umsomehr eine Wiedereröffnung der Discussion ersehnen, weil dadurch den Herren aus Triest, welche keine Gelegenheit gehabt haben, Einblick zu nehmen in das sehr gute, ausführliche Referat des Herrn Secretärs, vielleicht Gelegenheit geboten wäre, auf die in den früheren Sitzungen erörterten Gegenstände zurückzukommen. Ich halte das überhaupt für im Interesse der ganzen Sache gelegen. Denn bis dato haben wir nur die Schattenseiten der Triester Frage in einer wirklich hervorragenden Weise hervorheben gehört, von den Lichtseiten hat kein Mensch gesprochen. Aber um ein gutes, vollständiges Bild dieser Triester Frage zu haben, ist es nach meiner Ansicht unbedingt nothwendig, daß wir auch jene wenigen Lichtseiten hervorheben, welche in dieser Frage zu finden sind. Ich würde daher den Herrn Präsidenten bitten, daß er ausdrücklich eine Discussion über die früheren Gegenstände der Tagesordnung zulasse, in welchem Falle ich mir erlauben würde, einige Aufklärungen zu geben, um überhaupt das Vorgehen der Regierung nicht als ein solches hingestellt zu sehen, das der Triester Frage einfach mit verschränkten Armen zusieht, und um die Behauptung nicht unwiderlegt gelassen zu haben, daß von der Regierung keine Maßnahmen getroffen worden sind, die Triester Frage in einer Weise zu bessern.

Gemeinderath Dr. Ritter v. **Dorn**.

Es ist richtig, meine Herren, daß diese Frage eigentlich eine Theilfrage jenes Complexes von Fragen bildet, die als Triester Frage bezeichnet wird. Ich möchte mir aber doch vorzuschlagen erlauben, zunächst das Referat über die Bahnfrage zu hören und dann die Discussion darüber zu führen, wobei es den Herren ja unbenommen bleibt, im Zusammenhange mit der Eisenbahnfrage auch die beiden anderen Fragen in den Kreis ihrer Erörterung zu ziehen.

Präsident.

Ich überlasse es selbstverständlich ganz dem Urtheile der Versammlung, die Sache so zu behandeln, wie sie es wünscht, ich füge mich dem einen wie dem anderen. Nur würde ich glauben, daß der Antrag des Herrn Dr. v. Dorn sehr vieles für sich hat. Man könnte dann den ganzen Complex der Fragen besprechen. Uebrigens habe ich nie eine so strenge Trennung vorgenommen, aber eine gewisse Eintheilung muß vorgenommen werden,

weil einige Herren sich nur für die Bahnfrage interessiren und man diesen, die sich nun für das eine oder andere interessiren, bekanntgeben muß, wenn der betreffende Gegenstand hier behandelt wird. Sind also die Herren mit dem Vorschlage des Herrn Dr. v. Dorn einverstanden? (Allgemeine Zustimmung.)

Hofrath Ebner.

Ich bin damit gleichfalls vollkommen einverstanden.

Referent Secretär Schwarz.

Ich möchte nur einen Moment lang Ihre Geduld in Anspruch nehmen, um auf die Worte des Herrn Directors Janni zu reagiren. Ich habe nichts Anderes gethan, als den Rechnungsabschluß des Lloyd für 1898 abgeschrieben, und da heißt es, wie der Herr Director sehr richtig bemerkt hat: Nach dem Rechnungsabschlusse pro 1898 erhielt der Lloyd für den vertragsmäßig zurückgelegten Weg auf allen seinen Linien, nämlich 1,473.000 Seemeilen, eine Subvention von fl. 3,577.000 oder fl. 2·42 für die Seemeile. Nach dieser Berechnungsart bezieht also der Lloyd eine geringere Subvention als die Navigazione. Ich habe aber ausdrücklich erwähnt, daß man nicht in der Lage ist, ganz verschiedene Dienste zu vergleichen, sondern nur den ostasiatischen Dienst der einen Gesellschaft und den ostasiatischen Dienst der anderen Gesellschaft. Die Ziffern stimmen, und die Fahrten nach Calcutta, die der Herr Director erwähnt hat, sind im Rechnungsabschlusse noch nicht enthalten, weil die Linie noch nicht functionirte.

Voriges Jahr fuhren drei Extradampfer, die aber keine vertragsmäßigen Linien bilden.

Präsident.

Ich ertheile das Wort zur Erstattung des Referates dem Herrn Vereinssecretär Schwarz.

Triests Landverbindungen und die Frage der zweiten Bahnverbindung.

Referent: Vereinssecretär kaiserlicher Rath Adolf Schwarz.

Die wichtigste Voraussetzung für die gedeihliche Entwicklung eines Hafenplatzes bilden seine Verbindungen mit dem Hinterlande. Wie es um diese für Triest beschaffen ist, ist allgemein bekannt; ein einziger Schienenstrang führt zu unserem Hafen und alle Bemühungen der interessirten Kreise zur Erlangung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest blieben bisher leider resultatlos.

Wenn einstens ein Geschichtsschreiber für das österreichische Wirthschaftsleben in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts erstehen wird, so wird das unfaßbare Versäumniß der Ausgestaltung Triests mit einem entsprechenden Eisenbahnnetze zu einer strengen Kritik herausfordern. Die strengste Kritik wird aber noch zu milde sein. Ueber kleinlichen Maßnahmen mit dem Ziele einer leicht erreichbaren, aber ebenso leicht und rasch vergänglichen Popularität in gewissen begrenzten Kreisen der Bevölkerung vergaßen manche unserer Handelsminister dieser Zeitperiode der ihrer harrenden großen Aufgaben.

Dreißig Jahre sind verflossen, seitdem die damalige Regierung dem Abgeordnetenhause die Vorlage für eine zweite Bahnverbindung mit Triest unterbreitete. Die unglückselige, damals wie heute das Haus beherrschende Parteienzerklüftung verhinderte die vorgeschriebene gesetzmäßige Behandlung der Regierungsvorlage, und gerade die Abgeordneten, welche für die Frage das meiste Interesse haben sollten, machten sich durch ihre Absentirung zu Mitschuldigen an dem Verschwinden des seither im Actenstaub modernden Projectes. Alle Ausgrabungsversuche blieben resultatlos, und die Verwirklichung eines neuen Verkehrsweges nach der Adria ist bis heute ein frommer Wunsch geblieben.

Weite Schichten der kaufmännischen Bevölkerung unseres Vaterlandes haben sich der Frage bemächtigt und in zahlreichen Versammlungen und Petitionen an die Regierung ihre Stellungnahme präcisirt. Landtage und Handelskammern ließen es an Enunciationen nicht fehlen, politische und commerzielle Vertretungen traten mit positiven Vorschlägen an die Regierung heran, diese allein hüllte sich in Schweigen, welches nur hie und da durch eine verschämte Verlautbarung der Negation gegenüber dem einen oder anderen Projecte, oder durch eine Versicherung der Anerkennung der Dringlichkeit der zweiten Bahnverbindung unterbrochen wurde.

Eine stattliche Bibliothek mächtiger Folianten würde kaum ausreichen, um all' das zu fassen, was in der Frage der zweiten Bahnverbindung nach Triest im Laufe der Jahre geschrieben und gesprochen wurde. Nicht zum geringsten auch deshalb, weil selbst im engsten Kreise der Interessen eine Einigung rücksichtlich der Richtung der Bahn bisher nicht erzielt werden konnte und auch in aller Zukunft kaum erzielt werden wird. Nur ein Machtwort der Regierung mit der That im Gefolge kann diesem bedauerlichen Streite ein Ende bereiten.

Ein solch rasches Ende herbeizuführen, ist Aufgabe und Pflicht jedes Patrioten, dem das Wohl des Staates am Herzen liegt.

Es wird vielleicht mancherseits für Ueberhebung klingen, wenn der »Oesterreichisch-ungarische Export-Verein« sich dieser Pflicht bewußt, heute öffentlich Stellung nimmt zur allerwichtigsten Frage des heimischen Exportes. Ihre tiefeinschneidende Bedeutung aber für das ganze künftige Wirthschaftsleben der Monarchie, hinter der alle anderen Exportförderungsversuche und Pläne weit zurückstehen, läßt ihn kleinliche Rücksichten übergehen und seiner Pflicht entsprechen.

Woher er aber die Berechtigung deducirt, gerade in dieser Frage seine Stimme zu erheben, liegt — wenn es gestattet ist, sich dieses bildlichen Ausdruckes zu bedienen — in seiner Stellung über den Parteien. Sein auf eingehendes Studium gegründetes Urtheil entbehrt des bestimmenden Einflusses localer Interessen, ist frei von separistischen Bestrebungen irgend welcher Art, wird vielmehr einzig und allein geleitet von dem maßgebenden Gesichtspunkte des Gesammtwohles und des Gesammtstaates.

Um zu diesem Urtheil zu gelangen, erscheint es nothwendig, die einzelnen Phasen der bisherigen Bestrebungen, die wichtigsten Principe der einzelnen erhobenen Forderungen zu präcisiren.

Ohne uns in allzuweite Details zu verlieren, wollen wir einen kurzen, aber inhaltsschweren Satz an die Spitze unserer folgenden Ausführungen stellen:

Hie Predil, hie Karawanken ist der Kampfruf, um den sich der dreißigjährige Bahnkrieg dreht. Er beherrscht die einzelnen Parteien, welche mit beispielloser Zähigkeit an ihrem Schlachtrufe festhalten und um keines Haares Breite die festgesetzten Grenzen preisgeben wollen.

Immer weitere Kreise zieht die entfaltete Agitation, immer schärfer spitzen sich die Gegensätze zu, und wenn man boshaft sein wollte, könnte man sagen, daß die Regierung den mit einer großen Erbitterung geführten Kampf der Parteien als willkommenen Grund betrachtete, keine der Forderungen zu erfüllen und überhaupt keine Bahn zu bauen. So lange sie keine Entscheidung fällt, hat sie auch keine heftige und unangenehme Gegnerschaft zu fürchten. Man sucht aber in der That vergeblich nach einem anderen Grunde für die Lethargie der Regierung gerade dieser Bahnfrage gegenüber, zumal in erster Reihe die Staatsverwaltung das lebhafteste Interesse an der Hebung unseres Außenhandels durch Verwirklichung der ihn fördernden Maßnahmen an den Tag legen sollte.

Man wird es nur natürlich finden, daß Triest im Vordertreffen des Kampfes steht; handelt es sich ja in erster Reihe um sein Wohl, seine Zukunft, seine Prosperität. Aber nicht einmal da finden wir die nothwendige Einmüthigkeit vor. In Triest selbst gab es seit Jahrzehnten zwei große Parteien, von denen der Tracenkampf gewissermaßen seinen Ausgangspunkt nahm. Die Handelskammer war die eifrigste Vorkämpferin für die Tauern-Predil-, die Triester Stadtvertretung für die Laak-Karawankenbahn. Auch dort wurde nur eine allzu lebhafte Agitation entfesselt, um die Zahl der Anhänger des einen oder des anderen Projectes zu vermehren. Dieser Kampf der Triestiner ist rein unverständlich, denn die Argumente, welche man bei anderen Landesvertretungen und Kammern gelten lassen muß, im Munde einer Triester Vertretung sind sie nicht am Platze, dort kann es sich ja doch nur um eine möglichst große Vermehrung des Verkehres über Triest handeln, gleichviel wo derselbe herkommt. Für Triest und seinen Aufschwung spielt die Provenienz der zu befördernden größeren Waarenmengen gewiß keine Rolle.

Um diese Andeutung zu erklären, sei bemerkt, daß es sich, abgesehen von verschiedenen, im Laufe der Zeit aufgerollten Varianten um zwei principiell verschiedene, doch dem gleichen Endzwecke zu dienen bestimmte Projecte handelt.

Das eine geht dahin, Triest in eine möglichst kurze directe Verbindung mit dem Norden zu bringen durch die von der Triester Kammer und ihren Verbündeten in Vorschlag gebrachte Route über den Predil und deren Fortsetzung über die Tauern mit der Kopfstation »Schwarzach«, beziehungsweise »Bischofshofen« als dem Anschlusse für Salzburg, dem Einfallsthore für süddeutsche Provenienzen, die sich bisher des Verkehres über Venedig und Genua oder der norddeutschen Häfen bedienen. Diesem Projecte gegenüber steht das von einer großen Partei vertretene Project der Fortsetzung der Linie Triest—Herpelje—Divacca über Prewald—Laak als directe Verbindung mit der Rudolfsbahn und deren Fortsetzung von Krainburg nach Klagenfurt — die sogenannte Loibllinie — zur Abkürzung des bisherigen Weges über Tarvis und endlich eine Linie, welche die östlichen Tauern von Rottenmann nach St. Georgen übersteigt, eine Linie, welche insbesondere von den böhmischen Kammern stark favorisirt wird. Neben diesen — sagen wir Hauptprojecten — tauchen verschiedene andere Eventualvorschläge, wie die Wochein-Bahn, als Ersatz für die angeblich aus militärischen Rücksichten nicht geeignete Predillinie, die Bärenthallinie, als Eventuallinie für die Loiblbahn und endlich mehrere Varianten zur Uebersetzung der Tauern auf.

Ganz abgesehen davon, daß uns die speciell technischen Kenntnisse für die Beurtheilung der Vortheile, Kosten und Anlage der einzelnen Varianten fehlen, würde es den Rahmen unserer Aufgabe überschreiten, hier auf die Einzelnheiten derselben eingehen zu wollen.

Wir werden daher nur die Hauptlinien in Betracht ziehen, und zwar zunächst mit Rücksicht auf die Beurtheilung derselben seitens der maßgebenden und beachtenswerthen Kreise. Damit verbinden wir gleichzeitig eine, wenn auch lückenhafte geschichtliche Darstellung dessen, was in dieser Frage bereits an Beschlüssen und Petitionen erflossen ist.

Eine ganz separate Stellung nimmt die Grazer Handelskammer zu der zweiten Bahnverbindung ein. Sie lehnt zunächst die Forderung der Triester Handelskammer nach Herstellung der Tauernbahn mit der bekannten Motivirung der Förderung ausländischer Interessen vor den inländischen schlankweg ab und behauptet, daß die Wirkung, welche man von der Tauernbahn erwarte, auch durch entsprechende tarifarische Regulirung auf den Staatsbahnen erreicht werden könnte. Nichts spreche für die Nothwendigkeit der Tauernbahn, welche zwar nach der wirklichen Länge eine Wegkürzung bedeute, deren virtuelle Länge aber die Vortheile dieser Kürzung zum größten Theile wieder aufheben würde. Die besondere Heranziehung des deutschen Verkehres nach Triest würde nur auf Kosten

der österreichischen Production, auf Kosten der heimischen Bahnen vor sich gehen können. Es soll nicht verkannt werden, daß Triest als Oesterreichs einziges Emporium weitgehende Berücksichtigung verdiene und daß eine Pflege desselben zweifellos zu den hervorragendsten Aufgaben des Reiches gehöre. Allein diese Pflege der Interessen von Oesterreichs erster Hafenstadt könne nicht über jene Maßnahmen hinausgehen, um dem Ganzen oder einzelnen Theilen schädlich zu werden. Und dies wäre unzweifelhaft durch den Bau der Tauernbahn der Fall, welche überdies noch eine Concurrenz der bestehenden Staatsbahnen bilden würde. Die Kammer spricht sich daher gegen die Herstellung der Tauernbahn aus. Und bei anderer Gelegenheit, als die Grazer Kammer von ihrer Schwesterkammer in Linz eingeladen wurde, sich für den Ausbau der Laak-Loibl-Rottenmann-Linie auszusprechen, beschließt dieselbe, daß sie in Consequenz ihrer bisherigen Haltung in der Trauernbahn-Frage sich nicht veranlaßt sehen könne, eine Petition um Herstellung einer kürzeren Verbindung mit Triest höherenortes zu unterstützen.

Wir sehen also eine Handelskammer, welche sich eigentlich weder für die eine noch die andere Bahn ausspricht und gewissermaßen den status quo mit den auf demselben zu erzielenden tarifarischen Maßnahmen als die beste Lösung der zweiten Bahnfrage betrachtet.

Daß Klagenfurt sich mit aller Macht gegen das Tauernbahn-Project ausspricht, ist wohl zu begreifen. Ist es ja als Anschlußstation der Loibl-Linie (Krainburg—Klagenfurt) in Aussicht genommen und wehrt sich daher aus begreiflichen Gründen mit allen Mitteln gegen den Verlust dieser bevorzugten Stellung, ganz abgesehen davon, daß die Loibl-Linie sowohl, wie ihre Variante, die Bärenthallinie wesentlich dazu beitragen würde, die industrielle Entwicklung des Rosenthales zu heben. Ebenso begreiflich ist es, daß der krainische Landesausschuß und die Handelskammer in Laibach sich für jene Trace aussprechen, welche erst den directen Anschluß der südlichen Provinzen des Reiches an die bereits bestehenden Staatsbahnlinien (Rudolfsbahn) im Gefolge hätte. Es ist eben schwer, locale Interessen den allgemeinen unterzuordnen, geschweige denn, sie ganz preiszugeben.

Ernste Beachtung verdient die Stellungnahme der nördlichen, insbesondere der böhmischen Kammern als der Vertreter der eigentlichen Industriebezirke des Reiches.

Da sehen wir nun Prag an der Spitze der Gegner des Tauern-Projectes marschiren. Die Prager Kammer tritt wiederholt und auf das Entschiedenste für die Karawankenbahn als jene Linie ein, welche die nörd-

lichen Provinzen des Reiches Triest näher rücken und durch eine directe unabhängige Staatsbahnlinie verbinden.

In einer ausführlich gehaltenen Denkschrift an die Regierung aus dem Jahre 1885 werden all die bekannten und nicht widerlegbaren Gründe angeführt, welche den Außenhandel der Monarchie so sehr benachtheiligen und ein stetes Zurückbleiben Triests nothwendigerweise verursachen. Die Kammer gibt in dieser beachtenswerthen Denkschrift der Ueberzeugung Ausdruck, daß sowohl den maritimen Interessen Triests als auch den Bedürfnissen des österreichischen Exporthandels erfolgreiche Dienste nur diejenige Route leisten könnte, welche, von Triest in möglichst directer Richtung gegen Norden laufend, das Staatsbahnnetz in Böhmen über St. Valentin und Budweis auf dem kürzesten Wege erreiche. Als solche wird an der Hand von Berechnungen der kilometrischen Entfernungen die Route »Divacca—Laak—Klagenfurt—Thalheim—Rottenmann« als die günstigste und kürzeste empfohlen.

Im Jahre 1891 kommt die Kammer in einer zweiten wohlmotivirten Eingabe auf diese ihre Denkschrift zurück, wendet sich insbesondere gegen den, nach Fertigstellung der Linie Triest—Herpelje zwischen den Staatsbahnen und der Südbahn geschlossenen Péage-Vertrag, »die sogenannte commercielle Vereinbarung«, durch welche die Tarifconcurrenz zwischen beiden Bahnen principiell ausgeschlossen wurde. Mit einem kräftigen Hinweise auf die ungemeine Rührigkeit der ungarischen Regierung sowohl, wie der deutschen in der Förderung ihres Exportverkehres, besonders nach der Levante, auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und der Tarifpolitik bezeichnet es die Kammer als für die industriellen und landwirthschaftlichen Interessen Oesterreichs unerläßlich, die Lösung der directen, möglichst kürzesten Verbindung des Hauptnetzes der Staatsbahn mit Triest mit thunlichster Beschleunigung in Angriff zu nehmen. Im Jahre 1896 läßt sie ihre Ansicht durch ihren Delegirten im Staatseisenbahnrathe niederlegen und mit Nachdruck vertreten und wendet sich am 6. August desselben Jahres in einer Eingabe an den damaligen Eisenbahnminister, in welcher sie die Verwirklichung des Tauernbahn-Projectes direct als eine Gefahr für den inländischen Exporthandel bezeichnet. Mit dem neuerlichen Hinweise auf die dringende Nothwendigkeit einer zweiten, von der Südbahn unabhängigen Schienenverbindung der nordöstlichen Provinzen Oesterreichs mit Triest behauptet sie, daß die Tauernbahn Triest zwar Vortheile bringen, daß der heimische Exportverkehr aber von der süddeutschen Concurrenz erdrückt werden würde. Mit einem Worte, die Tauernbahn würde nicht die Interessen des In-

landes, sondern jene der reichsdeutschen Concurrenz fördern und somit unserer Exportfähigkeit schaden.

Die gleiche Anschauung vertritt die Handelskammer in Pilsen, welche sich 1885 und 1887, 1890 und 1894 über die Bahnfrage äußerte. Ihre Ansicht findet in folgenden, in einer Plenarsitzung vom 23. Juni 1891 einstimmig gefaßten Beschlüssen Ausdruck:

1. Die directe kürzeste Verbindung zwischen Böhmen und Triest stellt sich als eine dringende Nothwendigkeit heraus, da Ungarn durch besonders billige Frachtsätze nicht nur seine Industrieproducte um ein Spottgeld nach Fiume transportirt, sondern auch das Bestreben hat, den ganzen Frachtenverkehr Böhmens als Transito nach Fiume zu ziehen, damit dieser Platz zum Nachtheile Triests aufblühe.

2. Der bisherige böhmische Export nach dem Oriente ist durch die Tarifsätze Ungarns so lange gefährdet, als nicht eine directe Staatsbahnverbindung zwischen Böhmen und Triest hergestellt ist.

3. Durch die Vernachlässigung des Ausbaues dieser Bahn wird nur den ungarischen Bahnen, den deutschen Bahnen und den Nordseehäfen in die Hände gearbeitet und der Aufschwung dieser, sowie Fiumes beschleunigt, der Handel Triests aber geschädigt.

4. Nur durch vergrößerte Waarenzufuhr nach Triest kann der dortige Schiffsverkehr gehoben, billiger und regelmäßiger werden.

5. Das Mittel zur Erreichung des berührten Zweckes ist der Ausbau der Linien: Divacca—Laak und Laak—Loibl—Klagenfurt, welche gegenüber der bisherigen Linie eine Abkürzung von 107 Kilometern nicht allein für Böhmen, sondern für alle den Knotenpunkt St. Michael berührende Orte, also auch Salzburg und Linz bedeuten würde.

6. Die Kammer kann sich vor Herstellung dieser Linien für die Tauernbahn nicht aussprechen, weil durch den Ausbau derselben der Staatsbahnbetrieb von der Südbahn nicht emancipirt würde, weil alle östlich von Prag gelegenen Orte gar keinen Vortheil von der Tauernbahn hätten und nach wie vor von der Südbahn abhängig wären, weil die ganze Tracenkürzung durch die Tauernbahn nicht so sehr Triest als Venedig zu Gute käme, da der süddeutsche Verkehr die Route über Pontebba wählen würde.

Auch Budweis und Eger schließen sich den Anhängern der Laak—Loibl-Bahn an, während die Reichenberger Kammer sich nicht entschieden ausspricht. Sie erklärt in ihrer Sitzung vom 5. Februar 1886, daß sie von ihrem Standpunkte nicht über die localen Interessen der Alpenländer und deren größeres oder geringeres Gewicht

zu entscheiden habe, daß ihr Votum in dieser Frage nur von der Erwägung der allgemeinen Förderung der gesammten Wirthschaftsverhältnisse der Monarchie, wie speciell Nordböhmens geleitet werden könnte. Vom allgemeinen volkswirthschaftlichem Standpunkte nun erscheine es wünschenswerth, beide Linien zu bauen, zum Mindesten erscheine die eine Linie gerade so wünschenswerth wie die andere, und es sei schwer, einer den Vorzug vor der anderen zu geben, es sei denn, daß man die in Betracht kommenden örtlichen Interessen dieser oder jener Provinz, dieser oder jener bedeutenden Stadt gegeneinander abwägen wollte. Vom Standpunkte der Interessen des Kammerbezirkes jedoch erscheine es der Kammer ganz gleichgiltig, welche von beiden Linien gebaut würde. Für den nordböhmischen Verkehr nach England, Amerika und den Westen überhaupt kommen nur die Nordhäfen in Betracht und für den Verkehr dieses Bezirkes nach der Levante sei die Kürzung von 90 oder 114 Kilometern nicht von ausschlaggebender Bedeutung. Im Sinne dieser Anschauung richtete die Kammer eine Eingabe an die Regierung, in welcher sie den Wunsch ausspricht, die Regierung solle dahin wirken, daß die jenseits der Staatsbahnlinien im Salzach- und Ennsthale liegenden nördlichen Provinzen mit Triest eine zweite, möglichst directe Eisenbahnverbindung erhalten, durch die gleichzeitig auch die Förderung des süddeutschen Verkehres nach Thunlichkeit begünstigt würde.

Der letzte Passus ist insoferne von Bedeutung, als die Reichenberger Kammer sich von dem engherzigen Gesichtspunkte der angeblichen Förderung deutscher Interessen durch die neue Bahn nicht leiten läßt, ja im Gegentheile die Heranziehung dieses Verkehres mit als eine Aufgabe der neuen Bahnverbindung hinstellt.

Zu den heftigsten Gegnern der Tauernbahn gehört endlich noch die Handelskammer in Linz. Sie ist für jedes Project, selbst für die Wocheiner-Route mit Ausschluß der Tauernbahn. In diesem Sinne lautet auch ihre in der Sitzung vom 3. Jänner 1895 an den oberösterreichischen Landtag beschlossene Petition, wonach derselbe sich an die Regierung mit der Bitte wenden möge, mit Ausschluß einer Tauernbahn, eine kürzere Eisenbahnverbindung des österreichischen Binnenlandes mit Triest ins Werk zu setzen und, außer den bereits vorgeschlagenen Linien Rottermann—St. Georgen—Karawanken—Divacca—Laak—Wochein, auch noch das Project einer Predilbahn einer Berathung zu unterziehen. Ihre Gegnerschaft gegen die Tauernbahn stützt sie vornehmlich auch auf die Ansicht, daß diese Route nach ihren geographischen Verhältnissen vorwiegend der deutschen Industrie zu Gute kommen würde und daher

höchstens als internationale Bahn nach Analogie der Gotthardbahn eine Berechtigung hätte.

Die bisher genannten Kammern bleiben indeß mit ihrer Ansicht und Agitation nicht allein. Sie finden lebhafte Unterstützung an den politischen und Verwaltungsbehörden ihrer Kronländer; die Landesausschüsse von Böhmen, Oberösterreich, Kärnten, Krain nehmen wiederholt Stellung zu der Frage und lassen es auch ihrerseits an Petitionen an die Regierung nicht fehlen. Was demnach dieser Partei zum Vortheile gereicht, ist die entschiedene Einigkeit unter den politischen und commerziellen Vertretungen der einzelnen Bezirke.

Anders im Lager der Anhänger der Tauernbahn.

Das Bemerkenswertheste vor Allem ist, wie bereits angedeutet, eine durchaus verschiedene Auffassung in Triest selbst, die man auch als den Ausgangspunkt der ganzen Agitation bezeichnen darf. Nichts vermochte der Sache mehr zu schaden, als dieser Zwiespalt in derjenigen Stadt, welche das allergrößte und vitalste Interesse an ihrer Durchführung hat. Noch schädlicher aber als der Gegensatz in den Anschauungen ist der Umstand, daß sich die Triester Kammer von ihren ursprünglichen, als richtig erkannten, mit voller Ueberzeugung vertretenen Projecten der Tauern- und Predilbahn für kurze Zeit wankend machen ließ, jedoch bald wieder zu denselben zurückkehrte. Sie gab dadurch, wie wir sehen werden, ihren Gegnern die schärfste Waffe in die Hand. Ihre allerdings durch die seinerzeitige Erklärung der Militärverwaltung von der Gefahr der Predilbahn aus strategischen Rücksichten, gleichsam erzwungene und vorübergehende Sinnesänderung ist wohl zu entschuldigen, obgleich sie in ihren, mit großen Opfern an Geld und Zeit durchgeführten Vorstudien und Berechnungen, auf denen ihre ganze Beweisführung und Schlußfolgerung logisch aufgebaut war, eine sehr starke Position inne hatte.

Neben den Kammern von Triest und Salzburg, als den im weitesten Maße und in erster Reihe an dem Zustandekommen des Tauern-Predilbahn-Projectes interessirten Körperschaften, zählt dasselbe unter den übrigen Kammern noch folgende Verfechter: Vor allem die Handelskammer in Wien, deren Urtheil umsomehr in die Wagschale fallen sollte, als es sich von engherzigen localen Rücksichten vollkommen loslöst. Wien hat gegenwärtig in der Südbahnroute eine kürzere Linie, als es durch die Tauernbahn allein erhalten würde, ja die Kürzung würde sich durch die Laak-Loibl-Linie noch mehr zu Gunsten Wiens vergrößern, und trotzdem tritt die Wiener Handelskammer für das Predil-Tauern-Project ein.

Sie geht gleich der Handelskammer in Olmütz von der gewiß zutreffenden Ansicht aus, daß nur durch eine nachhaltige Vermehrung des Waarenzuges über Triest, der durch Heranziehung auch außerösterreichischer Producte und Relationen mit größerer Voraussicht und Gewißheit zu erreichen wäre, sich ein Verkehr entwickeln ließe, der Triest zu dem von allen Seiten ersehnten Aufschwunge verhelfen könnte.

Die im Schoße der Wiener Kammer geführten Verhandlungen geben Zeugniß von der ernsten, sachlichen und eingehenden Berathung, welche sie der Frage zu Theil werden ließ. Es gab eine Zeit, in welcher auch in dieser Körperschaft eine Einigung in der Wahl der Projecte nicht erzielt werden konnte, in welcher das Votum für das Predilproject, das damals noch nicht allein auf der Tagesordnung stand, nur mit einer knappen Majorität durchging. Die Verhandlungen sind so lehrreich und interessant, daß es sich verlohnt, sie in ihren Grundzügen darzustellen.

Zum erstenmale befaßte sich die Wiener Kammer mit der zweiten Bahnverbindung nach Triest in ihrer Sitzung vom 20. Mai 1868, in welcher ihr die Petition der Handelskammer in Klagenfurt an die Regierung und deren Einflußnahme auf den Bau der Linie Villach—Pontebba—Udine vorlag. Sie sprach sich gegen dieses Project, als ein Italien mehr als Oesterreich begünstigendes aus. Das in der Sitzung vom 13. April 1870 von dem Kammerrathe Rechtnitz erstattete und einstimmig angenommene Referat rückt nicht allein der Bahnfrage schon etwas intensiver an den Leib, sondern befaßt sich auch mit den Triester Verhältnissen. Es heißt daselbst: »Sollen Oesterreichs Handel und Industrie nicht zum Nachtheile der Stellung, welche sie im Weltverkehre einzunehmen Beruf und Bestimmung haben, mit gebundenen Händen der Südbahngesellschaft anheimgegeben werden, soll ihnen die Möglichkeit geboten sein, ihren Wirkungskreis über die Grenzen der Leistungsfähigkeit dieser Gesellschaft hinaus zu erweitern, so muß ihrem Verkehre eine zweite, von der ersten vollständig unabhängige Schienenstraße eröffnet werden. Soll Triest von den concurrirenden italienischen Seehäfen, Brindisi, Ancona, Venedig und Genua, für die von der italienischen Regierung mit großen Opfern Alles gethan wird, nicht überflügelt, soll ihm die Möglichkeit geboten werden, in dem großen Wettkampfe zu siegen, so muß ihm dieser Schienenstrang bewilligt werden.

Aber Triest hat nicht nur den Beruf, einen Stapelplatz des Welthandels zu bilden; es sollte seine vorzüglichste Aufgabe darin erkennen, ein Emporium des österreichischen Handels zu sein, und so dringend es erscheine, das Petitum der Triester Kammer in der Frage der Predilbahn

zu unterstützen, ebensosehr muß darauf hingewiesen werden, wie wenig und wie einseitig dieser Theil seines Berufes von dem Triester Kaufmannsstande erfaßt wird.«

In der Sitzung vom 22. Mai 1872 beschäftigte sich die Kammer mit dem vom Handelsministerium hinsichtlich der Predilbahn im Abgeordnetenhause eingebrachten Gesetzentwurfe, der bekanntlich nur die Strecke von Tarvis bis Görz umfaßte, die selbstständige und unabhängige Fortsetzung der Linie bis Triest jedoch in Zweifel ließ, und bezeichnete die Motive der Regierung für diese abermalige Auslieferung der Rudolfsbahn an die Südbahn als unfaßbar, sowie als ein in der Geschichte des modernen Eisenbahnwesens nicht dagewesenes Curiosum, ein großes Eisenbahnnetz von dem Umfange und der Bedeutung der Rudolfsbahn knapp vor dem natürlichen Endpunkte gewaltsam abzureißen und auf Gnade und Ungnade dem Concurrenten zu überliefern. Die Tracenfrage, ob über Predil oder Laak, ließ damals die Kammer in Schwebe, hielt jedoch an einer von der Südbahn unabhänigen Linie fest und beauftragte ihre Verkehrssection, das Resultat genauer Studien über die Trace in Bälde vorzulegen.

Diese Vorlage erfolgte in der für die Frage sehr wichtigen Sitzung vom 14. Februar 1873. Die Uneinigkeit in der Auffassung von den überwiegenden Vortheilen der einen oder anderen Linie machte sich auch hier geltend. Dem Majoritätsvotum der Section stand ein solches der Minorität gegenüber. Das erste vertrat als Referent Kammerrath Eduard Ziffer, das zweite Arminio Cohn. Die Majorität verkannte nicht die von der Minorität für die Laaker Linie geltend gemachten Gründe, gab aber ihren Erwägungen einen höheren Gesichtspunkt, der in folgenden Ausführungen zum Ausdrucke gelangte.

In erster Reihe müßten die Vortheile der Gesammtmonarchie, und zwar nicht nur aus ihren Beziehungen zum adriatischen Meere und zu Triest, sondern aus seiner handelspolitischen Stellung im Süden, namentlich Italien und dessen Häfen gegenüber, wahrgenommen werden. Von dieser Thatsache ausgehend, müsse man vor Allem rücksichtlich des innerösterreichischen Handels im Gegensatze zu der von den Befürwortern der Laaker Linie hervorgehobenen Bedachtnahme auf die nördlichen und nordöstlichen Verkehrsgegenden, andererseits auf das weite Gebiet im Westen hinweisen, das, zwischen Klagenfurt und Leoben, Franzensfeste und Innsbruck gelegen, bis heute noch einer vom Norden direct nach dem Süden gehenden Bahnverbindung entbehrt und nur durch die Predilbahn erschlossen werden kann. Ohne diese Schienenverbindung gewänne Italien

in diesem Gebiete ein großes freies Terrain für seine Pontebbabahn, die den größten Theil des Verkehres nach und von Süddeutschland nach sich ziehen würde, zumal die nahe der Südbahn Wien—Triest gehende Laaker Bahn ihren Wirkungskreis dorthin nicht zu erstrecken vermöchte.

Je dichter ferner Italien oberhalb Venedigs und Genuas sein Eisenbahnnetz zieht und sich mittelst der Durchbrüche der St. Gotthard- und Mont-Cenis-Bahn die Herrschaft über den westeuropäischen Verkehrsstrom zu sichern strebt, desto mehr scheint es für Oesterreich nach so vielen Versäumnissen geboten zu sein, die an Italien grenzenden Reichsgebiete durch jede mögliche Vermehrung der Communicationen zu schützen.

Es sei unzweifelhaft, daß die Predilbahn ein viel größeres Absatzgebiet zur Verfügung haben wird, als die Laaker oder irgend eine andere von Triest ausgehende Linie, und dieses weite Absatzgebiet im Norden, Nordwesten und Westen werde noch mehr an Ausdehnung gewinnen, wenn die projectirte Verbindung Spital—St. Johann (Tauern) eine kurze directe Verbindung mit Salzburg eröffnet haben wird.

Seither blieb es lange Zeit still. Erst 15 Jahre später, 1888, hatte die Wiener Kammer wieder Gelegenheit, sich mit der Triester Bahnfrage zu befassen. Veranlassung hiezu bot die Bitte der Linzer Kammer, welche im eigenen localen Interesse mit dem Projecte der Pyhrn-Local-Bahn zur kürzesten Verbindung von Linz mit Triest als Concurrenzlinie der Rudolfsbahn auftrat und um eine Befürwortung derselben auch von anderer Seite warb. Die Wiener Kammer lehnte jede Fürsprache dieses Projectes mit dem Hinweise auf ihre bisherige Stellungnahme motivirt ab.

Mit den Zeiten ändern sich auch die Anschauungen in Handelskammern. Das sehen wir am besten an der letzten Emanation der Wiener Kammer aus dem Jahre 1897. In dieser ist von der Predilbahn nur mehr flüchtig die Rede. Die vereinigten Sectionen acceptiren die Idee der Regierung zum Baue der Wocheinbahn als deren Ersatz und Fortsetzung der Tauernbahn. Sie sprechen dieser letzteren ihre hohe Bedeutung für Triests Entwicklung nicht ab, betonen jedoch, daß sie in Rücksichtnahme auf die Bedürfnisse der einheimischen Industrie nur den Interessen der industrieschwächeren westlichen Reichshälfte dienen, den mittleren und östlichen Theilen des Reiches hingegen keine Vortheile zuführen werde. Vom Standpunkte der Production dieser Provinzen erscheine sonach die Tauernbahn nicht als ein ohne weiters anzustrebendes Ziel. Es müßten daher Maßregeln getroffen werden, um für den Fall ihres Ausbaues die mittleren und östlichen Provinzen vor der entstehenden Schädigung im Wege eines tarifarischen Ausgleiches zu bewahren. Und zwar müßten

Exporttarife auf Basis der Fiction der Bestandes der Karawankenlinie erstellt werden.

Nur dann könne Triest zum Vortheile der österreichischen Gesammtproduction einen sehr beträchtlichen Aufschwung nehmen und zugleich jenen Reichsgebieten, welche aus der Tauernbahn keine directe Begünstigung gewinnen, die Möglichkeit geboten werden, sich am Exporte erfolgreich zu betheiligen.

Die bisher angedeutete Stellungnahme der Behörden und Kammern blieb aber nicht auf ihre einzelne Stimme beschränkt. Man versuchte eine nachhaltigere Wirkung auf dem Wege gemeinsamen Vorgehens zu erzielen und veranstaltete Versammlungen, zu denen interessirte Corporationen eingeladen wurden.

Die erste dieser Versammlungen fand im Jahre 1890 über Einladung des kärntnerischen Landtages an die Landesausschüsse von Böhmen, Ober- und Niederösterreich, Steiermark, Krain, Istrien und Triest, den Gemeinderath von Klagenfurt und an die Kammern von Prag, Reichenberg, Eger, Pilsen, Budweis, Wien, Linz, Graz, Leoben, Laibach, Rovigno und Klagenfurt statt. Der Zweck der Versammlung war in dem Einladungsschreiben genau vorgezeichnet. Es wurde nach einem Hinweise auf die Zerfahrenheit in Triest in der Bahnfrage eine vom kärntnerischen Landesausschusse über Veranlassung der Handelskammer und der Landeshauptstadt Klagenfurt an die Regierung zu richtende Petition:

»Das hohe k. k. Handelsministerium wolle ohne weiteren Aufschub den Bau der Eisenbahnlinie Divacca—Laak durch die entsprechende Gesetzesvorlage sicherstellen und und die Anordnung treffen, daß im Sommer d. J. für die Fortsetzung dieser Bahn über die Karawanken und das Rosenthal nach Klagenfurt die eingehenden technischen Aufnahmen und die Ausarbeitung der Detailprojecte vollbracht werden,« als der eigentliche Berathungsgegenstand in den Vordergrund gestellt.

Vertreten waren bei dieser Versammlung, außer den südlichen Provinzen, die böhmischen Kammern von Prag, Budweis, Eger, Pilsen, sowie die Stadt Triest, welche ihrem Delegirten Herrn Combi, der in der Frage überhaupt eine hervorragende Rolle spielt, den Auftrag ertheilte, sich dem obcitirten Petitum anzuschließen, jedoch auf ein mit demselben in Widerspruch stehendes Urtheil nicht einzugehen.

Das Resultat dieser Versammlung konnte nach ihrer Zusammensetzung kein zweifelhaftes sein.

Nach einer Apostrophirung der nicht vertretenen Triester Kammer, endlich die ihr frommenden Wege zu finden, werden folgende Beschlüsse gefaßt:

a) Die Herstellung einer unabhängigen, möglichst kurzen Eisenbahnverbindung zwischen dem Seehafen von Triest und dem industriereichen Norden Oesterreichs ist sowohl durch die Interessen der Stadt Triest, als durch die volkswirthschaftlichen Interessen der Westhälfte des österreichischen Staates geboten.

b) Als solche kürzeste Verbindung erkennt die Versammlung eine vorerst zu erbauende Eisenbahn von Divacca nach Laak und über die Karawanken durch das Rosenthal nach Klagenfurt.

c) Die k. k. Staatsregierung wird gebeten, den Bau dieser Linien als dringend zu behandeln und ehestens die Tracirung zu verfügen.

Eine zweite, vom Landesausschusse in Böhmen initiirte Delegirtenversammlung fand am 22. März 1897 in Prag statt.

Vertreten waren in derselben die Landesausschüsse von Oberösterreich, Kärnten und Krain, die Handelskammern von Prag, Eger, Pilsen, Linz, Laibach, Klagenfurt und Wien. Bis auf den Wiener Delegirten ungefähr die gleiche Zusammensetzung wie die 1890er Versammlung. Die Handelskammern in Brünn und Olmütz hatten die Beschickung motivirt abgelehnt.

In der Eröffnungsrede des Vorsitzenden bedeutete der Satz: »Was uns gemeinsam verbindet, besteht in der grundsätzlichen Ablehnung der einseitigen Lösung der Triester Bahnfrage durch den Ausbau der Tauernbahn« auch schon das voraussichtliche Ergebniß der Versammlung.

Die Monotonie der Versammlung, respective Verhandlung und die erwartete Einstimmigkeit der Beschlüsse erlitt indeß eine kleine Störung durch das Auftreten des Delegirten der Wiener Kammer, Kammerrath Pollack, welcher mit aller Entschiedenheit unter Anführung streng sachlicher Gründe im Gegensatze zu den übrigen Anwesenden nicht allein für die Tauern-, sondern auch für ihre Fortsetzung, die Predilbahn, eintrat. Mit allen gegen seine Stimme wurde denn auch folgende Resolution gefaßt:

»Die k. k. Regierung wird aufgefordert, bei ihren Maßnahmen für die Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Triest darauf Bedacht zu nehmen, daß diese den Weg zwischen Böhmen und Triest wesentlich kürze und jene Projecte dermalen zurückstelle, welche für den Export Böhmens über Triest ohne Belang wären oder demselben nur durch neue Péageverträge mit Privatbahnen dienen könnten.

»Die k. k. Regierung wird daher aufgefordert, vor Allem die Verbindung Klagenfurts über die Karawanken mit der Staatsbahn und von dort die weitere directe Verbindung sicherzustellen.«

Die Antwort auf diese Versammlung ließ nicht lange auf sich warten. Am 13. November 1898 wurde in Wien von der »Freien Vereinigung des österreichischen Abgeordnetenhauses« für eine zweite Eisenbahnverbindung mit Triest eine Delegirtenversammlung, betreffend die Herstellung dieser Verbindung durch den Bau der Predil-Tauern-Bahn veranstaltet und alle Anhänger derselben zur Beschickung eingeladen.

Vertreten waren auf dieser Versammlung die Städte: Triest, Görz, Salzburg und Villach durch ihre Reichsrathabgeordneten, sowie die Handelskammern: Triest, Görz, Salzburg, Wien, Olmütz, ferner der niederösterreichische Gewerbeverein, die Ingenieur- und Architektenvereine von Wien und Triest, die Gesellschaft der österreichischen Volkswirthe und zahlreiche andere Corporationen.

Als Referent fungirte Herr Ingenieur Büchelen, einer der eifrigsten Vorkämpfer der Tauern-Predilbahn, mit dessen Arbeiten wir uns noch befassen werden. Den Vorsitz führte der Präsident des Abgeordnetenhauses Dr. von Fuchs.

Auch das Resultat dieser Versammlung konnte nicht zweifelhaft sein. Nach einer mit großer Sachkenntniß und noch größerer Gründlichkeit in der Behandlung des eigenen wie gegnerischen Standpunktes geführten Debatte wurden nachstehende Beschlüsse einstimmig angenommen:

»Die am 13. November 1898 in Wien in Angelegenheit einer zweiten Bahnverbindung mit Triest stattgehabte Delegirtenversammlung erklärt die Lösung der Triester Bahnfrage für eine dringliche Staatsnothwendigkeit; erkennt als kürzeste, beste, billigste und zweckdienlichste Verbindung Triests mit allen Ländern Oesterreichs die Predil-Tauernlinie; erachtet es für dringend nothwendig, daß die neue k. k. Staatsbahnlinie von Triest aus längs dem Meere über Duino nach Görz, das Isonzothal, über den Predil nach Tarvis und weiter über die Tauern geführt werde.

»Die hohe k. k. Regierung wird daher dringend gebeten, in thunlichster Bälde dem hohen Reichsrathe einen Gesetzentwurf für den Bau der vorbeschriebenen Predil-Tauern-Linie, wenn möglich auch für den Bau der damit in Zusammenhang stehenden Localbahnen vorzulegen und sich zu bemühen, daß derselbe baldigst Gesetzeskraft erlange.

»Das Comité der ‚Freien Vereinigung' des österreichischen Abgeordnetenhauses für eine zweite Eisenbahnverbindung mit Triest wird ersucht und ermächtigt, das zur Durchführung dieser Beschlüsse Geeignete und Nothwendige zu thun oder zu veranlassen.«

Nachdem wir nun die Parteien-Gruppirung und die von ihnen vertretenen Richtungen kennen gelernt, nachdem wir uns mit den Hauptargumenten für und gegen ihre Ansichten vertraut gemacht, fällt uns die Aufgabe zu, soweit dies unsere schwachen Kräfte gestatten, auch die wichtigsten Ziffern, welche als Beweis für die Argumentation ins Treffen geführt werden, einer objectiven Prüfung zu unterziehen. Wir benützen hierbei jenes Ziffernmateriale, welches uns die Parteien selbst an die Hand geben und die wir insoweit und insolange als zutreffend ansehen müssen, als sie nicht eine fachmännische Widerlegung finden.

Neben dem Materiale, das uns die seinerzeit im Auftrage der Triester Kammer angestellten Vorstudien und Berechnungen bieten, verdient die ziffermäßige Beweisführung zweier Männer, die sich seit mehr als zwei Jahrzehnten mit dem Studium dieser Bahnfrage befassen, unsere weitgehende Berücksichtigung. Es sind dies die Herren Cesare Combi, Gemeinderath und Landtagsabgeordneter in Triest, und Ingenieur Carl Büchelen in Wien, welche so recht die beiden schroffen Gegensätze repräsentiren und in zahlreichen Vorträgen und schriftlichen Abhandlungen mit einem wahrhaft begeisterten Feuereifer für ihre Ideen eintreten. Wir sind umsomehr verpflichtet, die Ausführungen dieser beiden Gegner, die gewiß nur aus vollster innerer Ueberzeugung das gleiche Ziel, aber auf verschiedenen Wegen anstreben, zur Grundlage unserer Besprechungen zu wählen, als sie ja förmlich die Hauptstützen der beiden Parteien bilden und als die zahlreichen Anhänger der erwähnten Tracen die von ihnen geführten Daten und Ziffern auch ihrerseits als die wichtigsten Elemente für ihre Beweisführung handhaben. Da die Angaben Büchelen's sich, bis auf einige unwesentliche Abweichungen, mit denen der Triester Kammer nahezu decken, haben wir es in der Folge nur mit der Beweisführung dieser Anhänger der Tauernbahn und Karawankenbahn zu thun. Ganz abgesehen aber von den Ziffern, welche in ausführlich gehaltenen Detailberechnungen in ad hoc publicirten Tabellen enthalten sind, lassen sich von rein objectivem Standpunkte gewisse Mängel und Vortheile der einzelnen Projecte nicht in Abrede stellen.

So läge ein wesentlicher Mangel des Projectes für die Bahnlinie über den Predil darin, wenn deren Stationsanlage in Triest in die Nähe des Südbahnhofes an der Nordseite der Stadt angelegt würde, wodurch sämmtliche in Triest ankommenden Frachten entlang der Rivabahn westlich um die Stadt herumgeführt werden müßten, um erst dann zur Stationsanlage in St. Andräa zu gelangen.

Die Bahnverbindung entlang der Rivabahn hat den außerordentlichen Nachtheil, daß sie nur während der Nachtstunden von 12 bis 6 Uhr ohne namhafte Störung des Straßenverkehres betrieben werden kann, und ist zu besorgen, daß trotz der projectirten Erweiterung der Riva bei den neuen Hafenanlagen dieser Uebelstand nicht vollends beseitigt werden wird und für die Führung der Frachten über dieselbe eine Vertheuerung der Frachtspesen eintritt.

Um daher diesem Uebelstande zu begegnen, wäre es unbedingt nothwendig, ohne Rücksicht auf die Mehrkosten für die Predilbahn diese gleich so anzulegen, daß die Bahn von Norden her kommend mittelst einer geeigneten Führung so angeordnet und weitergeführt wird, daß ihr natürlicher Endpunkt direct in die bestehende Staatsbahnstation St. Andräa zu legen wäre.

Es müßte demnach die vom Norden her nach Triest zu führende Prediltrace über den Bahnkörper der Südbahn geleitet und so um die Stadt von Osten her geführt, im Bogen angelegt werden, daß sie nach Unterfahrung der hochgelegenen Stadttheile mittelst Tunnels bei Chiarbola wieder heraustritt und von dieser Seite her in die bestehende Strecke Triest-Herpelje einmündet, entlang welcher sie in die Station St. Andräa führen würde.

Bei dieser Führung wäre seitens der technischen Kreise die Frage einer ernstlichen Studie zu unterziehen, ob es hierbei nicht möglich wäre, diese Bahnstrecke für die Zwecke des Localverkehres dienstbar zu machen, d. h. ob bei dem lebhaften Verkehrsbedürfnisse zwischen dem nördlich gelegenen Südbahnhofe und der Station St. Andräa einerseits und den dazwischen liegenden Stadttheilen andererseits nicht ein Personen-Localzugsverkehr abgewickelt werden könnte.

Von den Vertretern des Karawankenprojectes wird geltend gemacht, daß durch die Anlage der Predil-Bahn das vom Staate für den Bau der Strecke Tarvis—Laibach und Triest—Herpelje verausgabte Baucapital vollständig entwerthet wird, daß in der Folge nicht allein die Baukosten für das Predilbahn-Project, sondern auch jenes für die nahezu vollständig brachgelegte Bahnstrecke Triest—Herpelje und Laibach—Tarvis verzinst werden müßten, da nicht einmal die Betriebskosten dieser beiden Strecken vereinnahmt werden würden.

Darauf ist zu erwiedern, daß bei dem vorhandenen Localverkehre dieser beiden Strecken eine solche totale Entwerthung überhaupt nicht eintreten wird, daß bei der Größe und Bedeutung der neuen Bahnverbindung und ihrer außerordentlichen Wichtigkeit für die Stadt Triest

diese Calamität eventuell sogar in den Kauf genommen werden müßte, und daß es noch immer zweckmäßiger wäre, den durch die Anlage der Predilbahn gutzumachenden nationalökonomischen Fehler jetzt gutzumachen als denselben durch die Ausführung der Karawankenbahn überhaupt ganz irreparabel zu gestalten.

Doch kehren wir nunmehr zurück zu der Beweisführung und Anschauung Combi's, welche für viele Länder und Vertretungen für deren Beschlußfassung maßgebend waren.

Combi vertritt die von Niemand bestrittene Anschauung, daß bei der Lösung der Triester Bahnfrage vor Allem die Interessen der österreichischen Länder berücksichtigt werden müssen, dann aber auch die sehr heftig bestrittene Anschauung, daß diesem Verlangen nur durch den Bau der Laak-Loibl-Linie entsprochen werden könne. Combi konnte diese Behauptung nur darum aufstellen, weil er wegen der gegen die Predilbahn erhobenen strategischen Bedenken diese als abgethan betrachtete und nicht diese, sondern die Tauernbahn allein seiner Laak-Loibl-Linie gegenüber stellte, welche er überdies noch durch die St. Georgen-Rottenmann-Bahn ergänzte, und so nach Norden hin große Distanzkürzungen erhielt. Vergleicht man aber, wie dies nothwendig und allein richtig ist, die Laak-Loibl-Linie mit der gleichfalls bis Triest geführten Predilbahn, dann ergibt sich, daß durch jede dieser Bahnen der Weg über Klagenfurt und Leoben nach Wien um 45 Kilometer, über Klagenfurt und Selzthal sowohl nach Oberösterreich, Böhmen und dem westlichen Niederösterreich, wie nach Salzburg um 106 Kilometer gekürzt wird; daß der Weg von Triest nach Villach und darüber hinaus nach Tirol, Vorarlberg und der Schweiz durch die Loiblbahn gar nicht, durch die Laakbahn nur um 35 Kilometer, dagegen durch die Predilbahn um 112 Kilometer gekürzt würde.

Nun erklären aber die Anhänger der Tauernbahn, daß diese allein nur ein Torso bleiben und ihren wahren Werth erst durch die Fortsetzung über den Predil bis Triest erhalten würde. Ihre Berechnung stützt sich denn auch vornehmlich auf beide Linien, ebenso wie die Laakbahn erst von Bedeutung wird, wenn sie ihre Verlängerung durch die Loiblbahn erhält. Und dazu muß festgehalten werden, daß das Verkehrsgebiet, welches sich durch die Predil-Tauern-Bahn für Triest eröffnet, ein ungleich größeres wird.

Noch mehr aber spricht für dieselbe der Umstand, daß durch sie ganz neue Gebiete dem Verkehre erschlossen würden, was im gleichen Maße von der Karawankenbahn nicht behauptet werden kann.

Es liegt doch gewiß ein ganz anderer volkswirthschaftlicher Werth darin, eine Bahn durch ein Gebiet zu führen, welches, man kann wohl sagen, im ganzen Westeuropa nicht wieder in gleicher Ausdehnung einer Schienenverbindung entbehrend gefunden wird, wie eine Parallelbahn zu einer bereits bestehenden zu bauen, die den Bedürfnissen doch zum großen Theile, wenn auch unter höchst drückenden sonstigen Bedingungen, genügt. Das Motiv der Erlangung einer, von dem Einflusse einer Privatbahn unabhängigen directen Verbindung ist gewiß ein triftiges; muß man aber nicht voraussetzen, daß diese Privatbahn von dem Augenblicke an, als ihr ein Concurrent ersteht, alle Anstrengungen machen wird, um auf tarifarischem Wege den bevorstehenden Verlust an Frachten zu verhüten? Warum sollen die Tarifmaßnahmen, welche bei einem Baue der Laakbahn den Staatsbahnen, und zwar mit Recht zugemuthet werden, nicht auch für die Südbahn möglich sein?

Wenn es gegen die Tauernbahn ein, und zwar schweres Bedenken gibt, so ist es das, daß auch diese Staatsbahnlinie eventuell auf einen Péageverkehr mit der Südbahn hinsichtlich der Strecke Villach—Spital angewiesen ist, daß jedoch durch den Ausbau der Predilbahn das Staatsbahnnetz von Salzburg bis Triest vollständig geschlossen wird. Damit entfällt auch eines der wichtigsten Argumente ihrer Gegner.

Bezüglich des nördlich von Villach durch die Tauernbahn im Péage-Verkehre mit der Südbahn zu vermittelnden Verkehres erscheint wohl die Annahme gerechtfertigt, daß die Südbahn, welche in den letzten Jahren auf tarifarischem Gebiete vieles gutgemacht hat, sich den wechselnden Bedürfnissen des neuen Handelsweges schon in ihrem eigenen Interesse anschmiegen wird.

Die Südbahn unter den heutigen, durch sie geschaffenen Verhältnissen nicht angreifen, ist schon in den Augen gewisser Kreise bedenklich, geschweige denn ein Wort zu ihren Gunsten zu äußern. Man erwirbt sich nur zu leicht den Beinamen eines Südbahninteressenten. Behauptet ja schon Combi, daß jeder Gegner der Karawankenbahn die Geschäfte der Südbahn besorge, und Büchelen, daß jeder Gegner der Tauernbahn im Interesse der Südbahn arbeite. Wie aus diesem Dilemma herauskommen? Doch nur durch die strengste Objectivität!

Lassen wir nunmehr einige Ziffern sprechen:

Durch den Ausbau der Linie Divacca—Prewald—Laak verringern sich nach Combi die Entfernungen via Herpelje für Laibach um 8 Kilometer, für Krainburg, Klagenfurt, Innsbruck, Feldkirch und Bregenz um 34 Kilometer, für Selzthal, Linz, Wels, Budweis, Pilsen, Eger, Prag,

Salzburg, Passau, Simbach und alle durch diese Ausfallsthore zu erreichenden deutschen Städte um 42 Kilometer, während Süddeutschland von Ulm, Augsburg, München bis Stuttgart, ebenso wie Wien sammt seinen Relationen unberührt bleiben.

Durch die Laaklinie und ihre Fortsetzung über den Loibl von Krainburg nach Klagenfurt erhöhen sich diese Wegkürzungen nunmehr für die nördlich von Laibach, beziehungsweise Laak gelegenen Orte und speciell für Klagenfurt um 120 Kilometer, für Wien um 59 Kilometer, für Selzthal, Linz, Wels, Budweis, Eger, Pilsen, Prag, ferner für Passau, Simbach und die auf ihrer Route erreichbaren deutschen Städte von Regensburg bis nach Frankfurt, Hannover, Dresden, Berlin, Magdeburg, Stettin u. s. w. auf 110 Kilometer, während die süddeutschen Städte München, Augsburg bis Stuttgart, Triest nur um 36 Kilometer näher gerückt werden.

Erst durch den Ausbau der Linie St. Georgen—Rottenmann über die östlichen Tauern, von welcher die südlich von Selzthal gelegenen Orte unberührt bleiben, erhält man die endgiltigen Distanzkürzungen dieses Projectes, welche sich für Selzthal, Linz, Steyr, Wels, Budweis, Pilsen, Prag, Eger, Salzburg, Passau, Simbach und die vorgenannten deutschen Städte auf 152 Kilometer, für München, Augsburg, Stuttgart auf 78 Kilometer und für Wien auf 59 Kilometer belaufen.

Durch die Tauernbahn allein, welche die südlich von Klagenfurt und Laibach gelegenen Orte unberührt läßt, und ihre Wirkung erst von dem Knotenpunkte Selzthal, Steinach-Irdning, beziehungsweise Salzburg auszuüben beginnt, erhalten wir nach Combi für Linz eine Distanzkürzung von 96 Kilometern, für Wels von 113, für die böhmischen Städte Budweis, Pilsen, Prag, Eger und ganz Nordböhmen von 65, für Salzburg von 209, für Simbach von 190 und für Passau von 116 Kilometern, für die über diese Route zu erreichenden deutschen Städte eine solche von 159 Kilometern, für das östlich gelegene Sachsen von 65 Kilometern, während die über Salzburg verbundenen süddeutschen Städte, wie München, Augsburg bis Stuttgart, Triest um 135 Kilometer nähergerückt werden, wogegen Wien ganz unberührt bleibt.

Während die Distanzkürzungen nach den Combi'schen Projecten für Böhmen und das nördliche Deutschland gleich bleiben, also an dem status quo dieser Wechselbeziehungen eigentlich nichts ändern, erscheinen die deutschen Relationen durch das Tauernbahn-Project theilweise begünstigt, denn wir haben es dann mit einer Kürzung von 135 Kilometern für Süddeutschland und von 159 Kilometern für Norddeutschlaud gegen-

über 96 Kilometern für Böhmen oder, wie Combi behauptet, nur mit 65 Kilometern zu thun.

Ein vollständig verändertes Bild erhalten wir erst durch den Ausbau der Tauern- und Predilbahn. Aus dieser Combination resultiren Distanzkürzungen von ausschlaggebender Bedeutung, welche angeblich deutsche Provenienzen in ungleich höherem Maße begünstigen als die heimischen.

Mit diesem trockenen Hinweise auf die differentielle Behandlung der in- und ausländischen Producte ist aber nichts gethan. Er besticht im ersten Momente, einer genaueren Untersuchung hält er keineswegs Stand.

Die günstigere Disposition der deutschen Relationen für den oceanischen Verkehr ist ebenso wie ihre günstigere Lage für den Verkehr nach dem Mittelmeer über Venedig und Genua unbestritten vorhanden; diese Verhältnisse werden jedoch durch den Ausbau der Karawankenbahn nicht beseitigt.

Wenn man daher diesen großen Gesichtspunkt festhält, in der Tauern-Predil-Bahn eine Verkehrsroute erblickt, geeignet und bestimmt, einen voraussichtlich bedeutenden Theil des deutschen, bisher nach den italienischen Häfen gravitirenden Verkehres über österreichische Bahnen nach Triest zu lenken, ohne das gegenwärtige Verhältniß der inländischen böhmischen Relationen zu den concurrirenden ausländischen wesentlich zu ändern, geschweige denn zu verschlechtern, so müssen alle engherzigen Anschauungen schwinden und der Idee einer Weltbahn, wie es die Tauern-Predilroute zu werden bestimmt ist, Platz machen.

Für die Beurtheilung der durch dieselbe erreichbaren allgemeinen Vortheile wählen wir einige, aus dem Jahre 1887 stammende Berechnungen der Triester Kammer als Grundlage.

Die Kammer hat damit eine sehr werthvolle Arbeit geliefert, welche eine vergleichende Darstellung aller bisher aufgetauchten Variationen in der zweiten Bahnverbindung umfaßt und ihre Verkehrsgebiete mit Bezug auf die Entfernungen nach den wichtigsten Plätzen und Knotenpunkten des Inlandes, der Schweiz, Süd- und Mitteldeutschlands präcisirt. In den zahlreichen Tabellen kommen also an inländischen Städten: Villach, Innsbruck, Feldkirch, Bregenz, Wörgl, Salzburg, Eger, Prag, Budweis, Linz und Wien; für die Schweiz: Zürich, Luzern und Basel; für Süddeutschland: Lindau, Straßburg, Karlsruhe, Stuttgart, Mannheim, Nürnberg, Augsburg, Ulm, München, Rosenheim, Passau und Regensburg; und für Mitteldeutschland: Frankfurt, Köln, Würzburg, Leipzig, Magdeburg und Dresden mit ihren nördlichen Relationen in Betracht.

Mit dem ersten Theile der Darstellung, die sich mit den Resultaten je einer einzelnen der vorgeschlagenen Linien (über Laak, die Tauern oder den Predil) beschäftigt, wollen wir uns nicht mehr befassen, weil ja gleich uns Jedermann von der Voraussetzung ausgehen wird, daß eine einzelne dieser Linien nur eine halbe Maßregel wäre, die nicht befürwortet werden kann, weil sie nur erst durch eine Combination mit einer zweiten Anschlußlinie ihren Wert erhält.

Was uns hier hauptsächlich interessirt, sind daher die Vergleiche der combinirten Linien untereinander.

In die erste Gruppe fallen die Routen Laak—Loibl, Laak—Tauern, Predil—Tauern, mit Rücksicht auf die bestehenden Linien Herpelje—Laibach einerseits und Udine—Pontebba andererseits.

Unter Festhaltung der vorhin benannten Städte zeigt nun die Laak-Loibl-Bahn bei einem Neubau von 154 Kilometern und Baukosten von 37 Millionen Gulden gegenüber der gegenwärtigen Südbahnroute einen Vortheil von 31 bis 98 Kilometern nach allen Richtungen, und zwar die Abkürzung von 98 Kilometern blos in den Relationen via Budweis, beziehungsweise Selzthal also nach Salzburg, Passau, Regensburg, Linz Budweis, Prag, Eger, Leipzig, Magdeburg, Dresden und von 42 Kilometern nach Wien.

Gegenüber der bereits bestehenden Pontebbalinie vermindert sich der Vorsprung von 98 Kilometern auf 55 Kilometer und der von 31 auf 16 Kilometer.

Die combinirte Laak-Tauern-Linie weist bei einem Neubau von 167 Kilometern gegenüber der bestehenden Südbahnroute eine Abkürzung von 81 bis 227 Kilometern auf. Die größte Kürzung von 227 Kilometer erhält Salzburg, dagegen Regensburg, Eger, Leipzig, Magdeburg eine solche von 178 Kilometern, die süddeutschen Städte von Rosenheim bis hinauf nach Stuttgart von 153 Kilometern, Linz von 113 und Budweis, Prag, Dresden von 81 Kilometern; Wien bleibt unberührt.

Für die Schweiz und Tirol bleibt die Distanzkürzung von 31 Kilometern wie bei der Laak-Loibl-Bahn aufrecht.

Gegenüber der bestehenden Pontebbalinie ermäßigen sich die Distanzkürzungen für Salzburg auf 184, für Süddeutschland von 153 auf 106 und für Böhmen von 81 auf 38 Kilometer.

Durch die Predil-Tauern-Bahn endlich wird eine Wegersparniß von 81 bis 277 Kilometern im Vergleiche zur Südbahnroute erzielt.

Die Kürzung von 81 Kilometern gilt für Tirol und die Schweiz und die von 277 Kilometern für Salzburg. Die süddeutschen Städte von

Rosenheim bis Stuttgart profitiren 203 Kilometer, Regensburg, Eger, Leipzig, Magdeburg 228, Passau 183, Linz 163, Budweis, Prag, Dresden 131 und Wien 20 Kilometer.

Im Vergleiche mit der Pontebbalinie weist die Predil-Tauern-Bahn für die Schweiz und Tirol eine Kürzung von 34, für Salzburg von 234, für Süddeutschland von 156, für Leipzig, Magdeburg und Eger 185, für Passau von 140, für Linz von 120, Budweis, Prag, Dresden von 88 und für Wien eine solche von 34 Kilometern auf.

Wir sehen somit, daß die Predil-Tauern-Bahn unter den drei Combinationen gegenüber den bisher bestehenden Linien die weitaus größten Distanzkürzungen im Gefolge hat.

Vergleichen wir nun die combinirten Linien Laak—Loibl, Laak—Tauern, Predil—Tauern unter einander.

Die Laak-Loibl-Linie bedingt mit alleiniger Ausnahme der Relationen Budweis, Prag, Dresden und Wien, wohin sie einen um 17 Kilometer, beziehungsweise 50 Kilometer kürzeren Weg hat, nach fast allen anderen genannten Relationen einen, um 80 bis 129 Kilometer längeren Weg.

Im Vergleiche mit der Predil-Tauern-Bahn zeigen sich zu ihrem Nachtheile noch größere Wegunterschiede, die sich zwischen 130 und 172 Kilometern bewegen und sich sogar für Böhmen, Prag, Budweis auf 33, für Eger auf 130, für Linz auf 65 Kilometer zu Gunsten der Predil-Combination belaufen.

Ebenso ist die Laak-Tauern-Linie nach allen Relationen um 50 Kilometer länger als die Predil-Tauern-Linie.

Aus den Tabellen der Triester Kammer geht daher hervor, daß die Predil-Tauern-Linie sowohl an und für sich, als in Verbindung mit einer anderen Strecke größere Wegkürzungen aufweist, als alle anderen projectirten Linien.

Ingenieur Büchelen, einer ihrer enragirtesten Verfechter, mißt ihr aber noch einen größeren Werth bei, indem sich nach seinen Berechnungen die Distanzkürzungen noch mehr erhöhen. Die Predil-Tauern-Linie kürzt nach Büchelen den Weg von Triest nach und über Selzthal (Wien) um 152, nach Steinach-Irdning und darüber hinaus um 190, nach Salzburg um 320, nach Süddeutschland um 250, nach Linz um 206, nach Böhmen und Norddeutschland um 175, und kürzt die Predil-Linie allein den Weg nach und über Wien gegenüber der Südbahnroute um 51 Kilometer.

Ganz abgesehen von dem unbestreitbar großen Vortheile, welchen eine Wegkürzung von 200 bis 300 Kilometern für den Waarenverkehr, sowohl durch die Zeitersparniß, als auch durch die Verbilligung der

Frachten nach sich ziehen muß, bildet die begründete Aussicht auf eine ganz enorme Steigerung des Personenverkehres gewiß auch ein wichtiges Moment für die Vertheidigung des Tauern-Predil-Projectes.

Es soll nicht so sehr auf die Erschließung des an Naturschönheiten reichen Gebietes für die Touristenwelt, als vielmehr auf den scheinbar unbedeutenden, in Wirklichkeit aber sehr bedeutungsvollen Factor, einen verhältnißmäßig großen Theil der Bevölkerung überhaupt dem Meere näher zu bringen, hingewiesen werden. Eine Reisedauer von 20 und mehr Stunden bildet für den schwerfälligen Continentalen ein natürliches Hinderniß für die Entfaltung seiner Reiselust. Kann er aber Triest und und das Meer in 8 bis 10 oder 12 Stunden erreichen, bietet sich ihm überdies eine öftere, bequemere und billigere Fahrgelegenheit wie bisher, so eröffnet dieser Umstand einen Ausblick auf eine ungeahnte Belebung des Reisendenzuges an die Gestade der Adria. Ein volkswirthschaftlicher Factor, der bedauerlicher Weise sehr unterschätzt wird, wiewohl er die denkbar größte Beachtung verdient.

Die überwiegenden Vortheile der Predil-Tauern-Bahn liegen also klar zu Tage, und es handelt sich nur noch darum, die Befürchtungen der Anhänger der Karawankenbahn vor einer Begünstigung der deutschen Industrie gegenüber der inländischen zu zerstreuen.

Wie bereits erwähnt, besitzen die süddeutschen Städte in ihrer Relation zu Venedig, welche für sie einen um 184 Kilometer kürzeren Weg bedeutet, als nach Triest, eine günstigere Disposition für den Verkehr nach dem Meere.

Wenn nun durch die neue Linie der Weg von Süddeutschland nach der Adria über Triest neuerdings um 66 Kilometer, aber gleichzeitig auch der von Böhmen um 175 und der von Oberösterreich um 206 Kilometer gekürzt wird, so darf doch darin eine Benachtheiligung des Inlandes nicht erblickt werden, weil dessen bisherigen ungünstigen Verhältnisse wesentlich verbessert werden. Aber selbst, wenn dies nicht der Fall wäre, so hätte man ja immer die Mittel in der Hand, für die nach ihrer Ansicht benachtheiligten Industriebezirke des Inlandes Erleichterungen zu schaffen.

Für diese Ansicht kommt uns auch eine Erklärung des früheren Eisenbahnministers Ritter von Gutenberg zu Hilfe, welche nach zwei Richtungen hin sehr interessant ist.

In der Sitzung vom 13. Jänner 1897 erklärte der Eisenbahnminister im Reichsrathe, daß bezüglich der zweiten Bahnverbindung mit Triest nach jeder Richtung hin eingehendste Studien von der Regierung

gemacht wurden, daß die Regierung gewillt und entschlossen ist, diese Verbindung herzustellen, einen Gesetzentwurf auszuarbeiten und dem Hause in Vorlage zu bringen.

Der Minister erklärt ferner, daß die Studien bezüglich der Karawankenbahn ein sehr ungünstiges Resultat ergaben, so daß man, ohne diese Bahnlinie für die Zukunft ganz auszuschließen, sie doch in die letztere Reihe stellen müsse. Mit einem Hinweise auf die Vortheile, welche die Tauern-Wocheiner Linie auch für den Verkehr nach Böhmen nach sich ziehen würde, stellt der Minister eine derartige Rücksichtnahme auf die Interessen der böhmischen Industriebezirke in Aussicht, daß ihnen durch Tarifmaßnahmen jene Erfolge zugewendet werden sollen, welche sie durch die Karawankenlinie sonst für sich gewonnen hätten.

Aus diesen Ausführungen, welche wohl die Vorliebe für die Karawankenbahn auch aus technischen Gründen sehr erschüttern müssen, geht hervor, daß die Regierung sich mit der Absicht trägt, wenigstens im Jahre 1897 mit der Absicht trug, die Tauernbahn und als ihre Fortsetzung anstatt der Predillinie, eine Variante derselben, die Wocheiner Linie zu bauen. Diese würde wohl für Görz die gleiche Bedeutung haben, wie die Predillinie, im Uebrigen aber nur einen schlechten Ersatz für diese bilden.

Die Erfahrung lehrt, daß das, was die Regierung in der vorliegenden Bahnfrage als ihre Ansicht kund gab, sich nach gewisser Zeit in das Gegentheil verwandelte.

So hörten wir, daß die Regierung bereits im Jahre 1870 dem Abeordnetenhause einen Gesetzentwurf für die Erbauung der Predilbahn beziehungsweise eines Theiles derselben (von Tarvis nach Görz) vorlegte,

Schon bei Prüfung des betreffenden Gesetzentwurfes im Jahre 1870 hat der Ausschuß des Abgeordnetenhauses in richtiger Erkenntniß der Sachlage bemerkt:

»Es kann nicht zweifelhaft sein, daß im Falle des Baues der Linie Tarvis—Görz, welche 25·5 Millionen kostet, auch noch die 6·5 Millionen erfordernde Strecke Görz—Triest ausgeführt werden müsse. Denn wolle man der selbstständigen Verbindung der Rudolfsbahn mit dem adriatischen Meere auf der kürzesten Linie nicht diese hohe Wichtigkeit beimessen, dann muß auch die Predilbahn ungebaut bleiben«.

Später wurden strategische Bedenken geltend gemacht, die trotz begründeter Widerlegung von Seite maßgebender militärischer Autoritäten die Regierung veranlaßten, ihren eigenen Antrag auf Erbauung der Predilbahn durch den auf Ausführung der Wocheinbahn zu ersetzen.

Unter diesem Gesichtspunkte faßte die Regierung den Bau der Wochein-Bärenthal-Linie ins Auge, obwohl von fachmännischer Seite behauptet wird, daß diese Linie um allermindestens 20 Millionen Gulden theuerer kommt, als die auch in verkehrspolitischer Beziehung günstigere Predillinie. Gegen diese Absicht sich aufzulehnen, hätte Oesterreich schon aus dem Grunde alle Ursache, weil ja um den Betrag der Baukosten der geplanten Wochein-Bärenthal-Linie sowohl die Predil- wie die Loibl-Linie mit ihrer Fortsetzung durch das Wippachthal gebaut werden könnten, welche beiden Linien unendlich werthvoller wären, als die durch strategische Bedenken erzwungene Wocheinbahn.

Dagegen erscheint die nunmehrige Erkenntniß von dem hohen Werthe und der Nothwendigkeit der Tauernbahn auch in Regierungskreisen als die unzweifelhaft vortheilhafteste und richtigste Lösung der Bahnfrage festzustehen, was nach ihrer Aeußerung vom Jahre 1897 noch nicht so entschieden gewesen sein dürfte.

Aber trotz aller Phasen in den officiellen Anschauungen bezüglich der Wahl der Route haftet allen ministeriellen Erklärungen ein gemeinsames Moment an, die Anerkennung der Dringlichkeit der Lösung der zweiten Bahnfrage.

Auf eine im März 1869 von der Triester Handelskammer an Seine Majestät gerichtete Petition wurde ihr im Mai desselben Jahres von Seite des Ministerpräsidenten eröffnet: »Die Regierung erkennt die Herstellung der Verbindung der in Villach zusammentreffenden Eisenbahnen auf österreichischem Gebiete mit dem Meere angesichts der bevorstehenden Eröffnung des Suezcanals als dringend an und behält sich vor, zur Einbringung einer diesfälligen Vorlage in der nächsten Session des Abgeordnetenhauses die erforderlichen Schritte zu unternehmen.«

Im Jahre 1897 hören wir den Eisenbahnminister endlich eine Erklärung positiver Art abgeben, in welcher die Dringlichkeit gleichfalls betont wird.

Es scheint aber, daß sich ein Minister um die Zusagen seines Vorgängers nicht kümmert, denn wieder sind drei Jahre verflossen, und geschehen ist abermals nichts.

Angesichts der geradezu ungeheueren Entwicklung auf dem Gebiete des Verkehrswesens in der ganzen Welt, angesichts der nach Millionen zählenden Summen, welche im Auslande in neuen Eisenbahnen angelegt wurden, muß man sich bei dem Anblicke solcher Zustände von Wehmuth erfüllt werden.

Wenn wir mit der vorliegenden Studie nichts anderes erreichen sollten, als das Bewußtsein, durch den aus dem Innersten kommenden Nothschrei die maßgebenden Factoren aus dem verderblichen Zustande des Zuwartens zu energischer Action aufgerüttelt zu haben, dann haben wir die uns gestellte Aufgabe erfüllt.

Die Anerkennung der Dringlichkeit steht fürwahr in einem gar zu grellen Contraste zu dem dreißigjährigen Zeitraume der Unthätigkeit.

Jedes weitere Versäumniß bildet eine Gefahr für unser Staatswesen, die nur wenige zu ermessen erscheinen, und der rechtzeitig vorzubeugen wir für unsere heilige Pflicht hielten.

Discussion:

Reichsrathsabgeordneter **Tittinger.**

Meine hochverehrten Herren! Ich habe mir das Wort erbeten, nicht um in die Discussion über die neuprojectirte Eisenbahnverbindung mit dem Hafenorte Triest einzugreifen, sondern um als Delegirter des östlichen Kammerbezirkes der Monarchie, der Bukowina, auch mein Schärflein zu jenen Anregungen auf dem Gebiete der bereits bestehenden Eisenbahnverbindung mit Triest beizutragen, welche geeignet erscheinen könnten, die Exportthätigkeit Triests zu beleben und zu fördern. Ich werde mich dabei aller Kürze befleißen, um Sie zur pièce de resistance der heutigen Besprechung, auf welche Sie gewiß mit Ungeduld warten, gelangen zu lassen.

Unsere Hauptexportartikel in der Bukowina bestehen in Holz, Bau- und Schnittholz, Getreide und Mahlproducten. Die Holzindustrie in der Bukowina hat in den letzten Jahrzehnten, insbesondere seit dem Ausbau unseres Localbahnnetzes einen ganz ungeahnten Aufschwung genommen. Sie stützt sich auf die reichen Waldbestände des Landes, welche bei uns zum großen Theile in einer Hand, und zwar in der des griechisch-orientalischen Religionsfondes ruhen und deren Exploitirung, jeden Raubbau vermeidend, in rationeller und nachhaltiger Weise betrieben wird. Unser Holzexport nahm in der ersten Zeit zumeist seinen Weg nach der Levante, und zwar über die Donauhäfen Galatz und Braila, sowie auch über Odessa. Erst in der letzten Zeit unternahmen es mehrere unserer größeren Holzindustriellen, wie Popper, Société forestière u. A., einerseits via Galatz oder Odessa per Rotterdam und anderseits auf Grund der eigens zu diesem Zwecke erstellten Concurrenz-Eisenbahntarife via Eger—Bodenbach mit ihren Producten nach Deutschland, in die Rheingegend, die Schweiz zu gelangen. Die auf diesem Wege erzielten Resultate veranlaßten unsere Handels- und Gewerbekammer, auch den Holzexport via Triest ins Auge zu fassen und sich bei der k. k. Staatsbahnen-Verwaltung für die Erstellung directer billiger Eisenbahntarife für das Holz via Triest in sehr energischer und beharrlicher Weise einzusetzen. Der vor drei Jahren erstellte directe Tarif krankt jedoch an

unserem alten österreichischen Erbübel, an der Halbheit. Man arbeitet bei uns nur mit halben Maßregeln und bleibt auf halbem Wege stehen. Auch diese Tarife bieten zu wenig zum Leben und zu viel zum Sterben. Sie sind eben zu hoch. Sie betragen 224 *h* pro 100 Kilogramm, sie müßten mindestens auf 220 *h* pro 100 Kilogramm ermäßigt werden, um einen constanten, nachhaltigen Einfluß auf den Export über Triest ausüben zu können.

Was den Getreideexport betrifft, so könnte auch in dieser Beziehung bei einigem Verständniß und einigem guten Willen für den Verkehr via Triest etwas geleistet werden.

Dank ihrer geographischen Lage an dem berühmten Triplexconfinium dreier großen Staaten, Rußland, Oesterreich und der Türkei, jetzt Rumänien, dank dem Bestande einer der wenigen bedeutenden Fruchtbörsen der Monarchie in unserer Landeshauptstadt und dank auch so manchem anderen günstigen sozialen und sprachlichen Momente hat die Bukowina seit jeher eine ansehnliche Vermittlerrolle in dem Handelsverkehre zwischen dem Osten und Westen gespielt. Wie viel ließe sich da für die Entwicklung der Exportthätigkeit auf der Route nach Triest bei einer weitaussehenden, zielbewußten Tarifpolitik noch thun!

Ich will die Geduld der geehrten Versammlung nicht mit allzu weitgehenden Details ermüden. Ich begnüge mich beispielsweise hervorzuheben, daß durch die Zugestehung des Satzes von fl. 220 für Bohnen und Hülsenfrüchte überhaupt; ferner durch die Tarifirung der Sämereien aller Art in Waggonladungen pro 5000 Kilogramm auf Classe B und pro 10.000 Kilogramm nach Specialtarif 2 des galizisch-adriatischen Eisenbahnverbandes, dann durch Erstellung von Concurrenztarifen für Südfrüchte, Agrumen, Colonialwaaren, Oele, Fette aller Art, welche in der letzten Zeit auf rumänischen und auch russischen Routen via Galatz, Braila, Constanza und Odessa, zum Nachtheile unserer österreichischen Eisenbahnen nach der Bukowina gelangen, und zwar für Stückgut Classe A pro Waggonladungen à 5000 Kilogramm, die Classe B, und zwar Waggonladungen à 10.000 Kilogramm der Specialtarif 2 des galizisch-adriatischen Eisenbahnverbandes, ein recht ansehnlicher Verkehr in diesen Artikeln via Triest in Aussicht genommen werden könnte.

Ich begnüge mich mit diesen flüchtigen Andeutungen, von welchen ich angesichts der Anwesenheit der Vertreter der hervorragendsten Transportanstalten der Monarchie in dieser hochansehnlichen Versammlung hoffe und lebhaft wünsche, daß sie ebenso wie alle anderen im Laufe der Discussion vorgebrachten Anregungen auf fruchtbaren Boden fallen mögen, zum Heile der Hafenstadt Triest, zum Heile aber auch der gesammten Monarchie. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Ingenieur Carl Büchelen.

Die vom Herrn kaiserlichen Rath Schwarz erstatteten, von einem eingehenden Studium der Triester Frage zeugenden Referate geben keinen genügenden Aufschluß über die Ursachen, durch welche der Aufschwung

Triests und unserer Schifffahrt, darum aber auch die wirthschaftliche Entwicklung Oesterreichs und der Monarchie gehindert wurde. Vieles Unbegreifliche wird uns erst klar, wenn wir die ungleichartige Entwicklung des Eisenbahnwesens in den verschiedenen Ländern kennen lernen.

Als Mitte der Dreißiger-Jahre mit dem Bahnbau begonnen wurde, hatte jedes der zum damaligen deutschen Bunde gehörigen westlichen Länder Oesterreichs gleich gute und mit den Staaten Deutschlands ähnliche Straßen-, Verkehrs- und Wirthschaftsverhältnisse. Geändert wurde dies, weil in den Staaten Deutschlands die Eisenbahnen gleichzeitig und von vielen Städten, in der Monarchie dagegen im Wesentlichen nur von Wien aus gebaut wurden, wodurch Deutschland von Beginn an einen Vorsprung erhielt, der sich bis zum Jahre 1866 derart vergrößerte, daß es pro Flächen- und Einwohnereinheit $2^1/_2$ mehr Eisenbahnen als die Monarchie hatte.

In allen Staaten Deutschlands pulsirte die gesammte wirthschaftliche Thätigkeit rascher und energischer, die Entwicklung vorhandener und neu erstandener Industrien wurde ebenso wie die Gewerbe, die Landwirthschaft und der Handel mächtig gefördert, und wurde durch die Erhöhung der Volkswohlfahrt und des Nationalvermögens eine Vervollkommnung der Wehrkraft ermöglicht. Deutschland war wirthschaftlich, darum auch culturell, finanziell, politisch und militärisch mehr erstarkt als die Monarchie, und zwar nicht so sehr durch die Qualität, als vielmehr durch die Quantität seiner Eisenbahnen, bei deren Bau nicht auf militärische, sondern nur auf ökonomische Rücksichten Bedacht genommen wurde, die erst mit zunehmendem Verkehre aus sich selbst heraus zu leistungsfähigeren Bahnen sich entwickelten.

Unser Militär verwechselte Ursache mit Wirkung und glaubte aus den Ereignissen des Jahres 1866 die Lehre ziehen zu müssen, bei Nachholung der im Eisenbahnwesen begangenen großen Versäumnisse von den Bahnen eine große militärische, oft zwölfmal größere als factisch nothwendige Leistungsfähigkeit verlangen zu müssen, wodurch deren Bau selbstverständlich enorm vertheuert, dadurch aber die nothwendige raschere Ausgestaltung unseres Bahnnetzes verhindert wurde, weil eben die finanzielle Leistungsfähigkeit des Staates Grenzen hat. Aus diesem Grunde konnte der der Monarchie so nachtheilige Unterschied in der Entwicklung des Eisenbahnwesens beider Reiche nicht beseitigt, sondern nur derart herabgemindert werden, daß im Jahre 1896 den in Deutschland auf 100 Quadratkilometer Fläche und auf 10.000 Einwohner entfallenden 8·9 Kilometer Eisenbahnen, in der Monarchie 6·4 Kilometer gegenüberstanden.

Dies macht es uns aber noch immer unmöglich, Deutschlands hohem wirthschaftlichen Fluge zu folgen. Unser »geflügeltes Rad« hebt uns nur zur Kirchthurmhöhe, von welcher uns der nöthige weite Blick fehlt, um die großen Mängel unseres Eisenbahn- und des damit innig verknüpften Schifffahrtswesens zu erkennen, welche es wesentlich verschulden, daß Oesterreich aus seiner früher innegehabten centralen Lage an die Peripherie des Weltverkehres gedrängt, sein Export von den überseeischen Märkten verdrängt wurde und daß seine in den Suezcanal gesetzten großen Hoffnungen sich nicht erfüllten.

Triests Verkehrsgebiet wurde eingeschränkt, weil sein von der Natur zugewiesenes Hinterland ihm durch Vorenthaltung dahin führender Eisenbahnen künstlich ferne, dasselbe vielmehr durch reichliche und gute Bahnverbindungen widersinnigerweise Venedig, Genua, Antwerpen, Amsterdam und den deutschen Seehäfen nähergerückt wurde. Wenn aber durch ungenügende und schlechte Bahnverbindungen die Entwicklung des Landverkehres eines Seehafens gewaltsam unterdrückt wird, kann sich selbstverständlich auch nicht dessen Seeverkehr, die nationale Schiffahrt und die Kriegsmarine heben.

Das ernährende und lebenserhaltende Element eines wirthschaftlichen Organismus, eines Staates, ist der Verkehr. Wird dessen Kreislauf durch ein schlecht angelegtes Verkehrsadernetz gestört, dann erkrankt der staatliche Organismus, was leider bei dem unserigen zutrifft, und zwar nicht bloß deshalb, weil unser Verkehrswesen demjenigen Deutschlands und den westlichen Staaten weit nachsteht, sondern weil dasselbe in Ungarn und in Oesterreich, sowie in dessen einzelnen Ländern sehr ungleichartig entwickelt wurde.

Nachdem im Jahre 1836 in der Monarchie die erste Concession für eine Locomotiveisenbahn verliehen worden war, standen Ende 1846 934 Kilometer Eisenbahnen im Betrieb, von welchen nur 3·6 Procent auf Ungarn kamen, dessen Fläche 51·8 Procent und dessen Bevölkerung 42 Procent derjenigen Oesterreich-Ungarns beträgt. Die durch den geringen Bahnantheil zu beredtem Ausdrucke kommende Vernachlässigung der Interessen Ungarns bewirkte den Ausbruch der Revolution, nach deren Unterdrückung dann auch Ungarns Interessen mehr berücksichtigt wurden, so daß dessen Antheil an den in Oesterreich-Ungarn bestandenen Eisenbahnen im Jahre 1856 26·9 Procent und im Jahre 1866 35·3 Procent betrug. Obwohl dieser Bahnantheil größer war als der später von Ungarn übernommene Quotenantheil an den gemeinsamen Auslagen, war er diesem doch noch zu gering und für dasselbe mitbestimmend, sich selbstständig zu machen, namentlich auch in dem in das Wirthschaftsleben so tief eingreifenden Eisenbahnwesen.

Die Ereignisse des Jahres 1866 lehren, daß das die Verkehrs- und Wirthschaftsverhältnisse umwälzende Eisenbahnwesen auch auf die Umgestaltung der Staats- und Machtverhältnisse gewaltig einwirkt.

Ungarns Antheil an der Gesammtlänge der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen stieg dann im Jahre 1876 auf 38·4 Procent, im Jahre 1886 auf 40·7 Procent, im Jahre 1896 auf 47 Procent, und steigt derselbe noch fortwährend. Pro Flächen- und Einwohnereinheit kamen

im Jahre 1866 auf Oesterreich 1·63 Kilometer, auf Ungarn 1·02 Kilometer
» » 1896 » » 6·32 » » » 6·62 »

Eisenbahnen, woraus zu ersehen ist, daß Ungarn nicht nur die von der alten Monarchie begangenen Versäumnisse nachgeholt, sondern sogar Oesterreich auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens schon überflügelt hat. Ungarns Volkswirthschaft hat sich verhältnißmäßig mehr als diejenige Oesterreichs gehoben, was von Ungarn nur dann bestritten wird, wenn es sich um Feststellung der Quoten handelt.

Die wahre Ursache der rascheren Entwicklung des Verkehrs- und Wirthschaftswesens Ungarns wird verschwiegen, weil Regierung und Reichsrath begangene Unterlassungssünden nicht eingestehen mögen. Die wahre Ursache ist nämlich die, daß Ungarn sofort nach erlangter Selbstständigkeit sich ein Eisenbahn-Concessionsgesetz sanctioniren ließ, welches ihm gestattet, völlig frei, selbstständig und verfassungsgemäß über die Ausgestaltung seines Eisenbahnwesens zu entscheiden, während Oesterreich das im Jahre 1854 erlassene Gesetz behielt, auf Grund dessen das gemeinsame österreichisch-ungarische Kriegsministerium für sich das Recht in Anspruch nimmt und auch ausübt, Oesterreich vorzuschreiben, welche Eisenbahnen, und wie es dieselben bauen muß und welche es nicht bauen darf. Weil nun das dem Reichsrathe nicht verantwortliche Kriegsministerium keine Kenntniß von den wirthschaftlichen Kräften Oesterreichs und den Mitteln zu deren Steigerung, überhaupt kein volkswirthschaftliches Verständniß hat, zudem auch dem Einflusse Ungarns sich nicht entziehen kann, so werden Oesterreich auch im Eisenbahnwesen große gesammtstaatliche Lasten aufgebürdet, durch welche es ihm unmöglich wird, mit Ungarn gleichen Schritt zu halten, welches, durch seine Eisenbahngesetze und Verordnungen gegen derartige Aufbürdungen geschützt, unproductive Auslagen vermeidet, darum viele Bahnen bauen kann, wodurch es seine Landwirthschaft und seinen Handel fördert, sowie die Gründung und Entwicklung von Industrien ermöglicht, für deren Gedeihen der Boden in Oesterreich immer steriler wird.

Das über Oesterreich erlangte Uebergewicht Ungarns macht sich unter Anderem auch in der Südbahnfrage geltend, an deren Lösung dieses Bedingungen knüpft, wie solches nur ein Sieger dem Besiegten unter dem Rufe: »Vae victis!« auferlegt. Diese günstige Stellung errang sich Ungarn durch seine zielbewußte, weitschauende, von patriotischem Geiste getragene Eisenbahnpolitik; durch die schon im Jahre 1873 erfolgte Herstellung einer zweiten Bahnverbindung mit Fiume; durch Herstellung eines von Fiume strahlenförmig über ganz Ungarn sich ausbreitenden und von den Südbahnlinien unabhängigen Staatsbahnnetzes, und durch den auf die Südbahn ausgeübten Druck, Fiume in dessen Kampf gegen Triest zu unterstützen. Die Rücksichten, welche Oesterreich zu seinem großen Nachtheil auf die Südbahn nahm, werden ihm durch diese dadurch vergolten, daß ihm dies im Bündniß mit Ungarn gegenübersteht. Weil nun Ungarn weiß, daß es seiner Oesterreich beherrschenden Verkehrsstellung verlustig wird, sobald dieses die zweite Triester Bahnverbindung herstellt und sein Staatsbahnnetz von den Südbahnlinien unabhängig macht, dadurch aber auch die Südbahn zum Verbündeten gewinnt, so bemüht sich Ungarn, die Herstellung der Triester, allermindestens aber die der Predilbahn zu verhindern, weil durch diese weit mehr als durch eine Karawankenlinie Triest gegen die Concurrenzbestrebungen Fiumes geschützt wird. Eine Oesterreichs günstige Lösung der Südbahnfrage ist erst nach erfolgter, Oesterreichs Interessen allein berücksichtigender Lösung der Triester Bahnfrage möglich. Die über deren Wichtigkeit, wie auch deren Lösung noch immer auseinandergehenden Anschauungen werden jedenfalls geläutert, durch eine genaue Kenntniß der

Entwicklung des Eisenbahnwesens in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, vornehmlich durch diejenige in den westlichen Ländern Oesterreichs.

Die Verhältnisse der östlichen Länder, Galizien und Bukowina, waren früher denen Ungarns gleich und sind denselben auch heute noch ähnlich. Galizien und Bukowina wurden durch fünf Karpathenbahnen wirthschaftlich an Ungarn mehr als an Oesterreich angegliedert und stehen mit Ungarn in einem gewissen Interessen-Gegensatze zu den westlichen Ländern Oesterreichs. In Galizien und Bukowina kamen im Jahre 1896 auf Flächen- und Einwohnereinheit 4·05 Kilometer, dagegen in Rumänien nur 3·7 Kilometer und in Rußland gar nur 2.25 Kilometer Eisenbahnen. Der Werth der Bahnen erhöht sich aber für Galizien und Bukowina, weil dieselben fast durchaus dem Staate gehören, derselbe zudem diesen Ländern noch manche Betriebsvortheile zuwendet, welche die westlichen Länder vergeblich anstreben. In Dalmatien kommen auf Flächen- und Einwohnereinheit nur 1·69 Kilometer Eisenbahnen, und sind dieselben isolirt, weil Ungarn deren Verbindung mit dem ungarisch-österreichischen Bahnnetz nicht zugibt, obwohl dieselben von großer militärischer Wichtigkeit ist.

Von dem Flächengebiet und der Einwohnerzahl der westlichen Länder Oesterreichs entfallen 40 Procent, beziehungsweise 54·2 Procent auf die Sudetenländer: Böhmen, Mähren und Schlesien. Der Antheil dieser Länder betrug an den im Jahre 1846 in den westlichen Ländern Oesterreichs im Betrieb gestandenen Bahnen 50 Procent, und kamen je 25 Procent auf Niederösterreich und auf Steiermark, wo der Bahnbau gleichfalls, und zwar zu dem Zwecke in Angriff genommen worden war, um die Herstellung der Bahnverbindung Wiens mit Triest und mit den oberitalienischen Provinzen zu beschleunigen.

In den nun folgenden 10 Jahren wurden in den Sudetenländern 446 Kilometer, in Niederösterreich 46 Kilometer, in Steiermark 56 Kilometer, in Krain 50 Kilometer Eisenbahnen, außerdem in Oberösterreich nur 65 Kilometer Schmalspurbahnen (Linz—Gmunden) gebaut, so daß Ende 1856 auf die Sudetenländer 57·1 Procent, auf Niederösterreich 17·4 Procent, auf Oberösterreich 4·2 Procent, auf Steiermark 18 Procent und auf Krain 3·2 Procent der im Betriebe gestandenen Eisenbahnen kamen. Nach zwanzigjähriger Bauperiode hatte mithin Oberösterreich noch keine Hauptbahn, und hatten Salzburg, Kärnten, Tirol und Vorarlberg, sowie das Küstenland überhaupt noch keine Eisenbahnen. Bahnverbindungen mit Wien erhielten: Brünn 1839, Olmütz 1841, Prag 1845, Oderberg 1847, Troppau 1855. Hatten die nördlichen Länder durch Anschluß der Bahn in Oderberg 1848 an die preußischen und in Bodenbach 1851 an die sächsischen Bahnen schon frühzeitig Bahnverbindungen mit Deutschland und dessen Seehäfen erhalten, so erstreckten sich diese Verbindungen nach der 1854 vollendeten Semmeringbahn über Graz bis Laibach, zum größten Nachtheile Triests, welches noch immer ohne Eisenbahn war.

Bei der bekannten Wirkung des Baues und Betriebes der Eisenbahnen auf das wirthschaftliche, sociale und culturelle Leben ist es klar,

daß die jeder Bahn und jeder Bahnverbindung noch immer entbehrenden südlichen Ländern gegenüber den nördlichen enorm geschädigt wurden, und daß deren wirthschaftlichen Aufschwung die südlichen Länder mit ihrem Niedergang bezahlen mußten. Daran wurde auch in den folgenden zehn Jahren nichts geändert, obwohl in den südlichen Ländern 1060 Kilometer, gegen 809 Kilometer in den Sudetenländern, gebaut werden, wodurch deren Bahnantheil im Jahre 1866 auf 46·3 Procent sank. Ohne jede Bahn war noch immer Vorarlberg, wohin man gleichwie nach Innsbruck nur vermittelst der bairischen Bahnen gelangte. Die so wichtige Bahn von Innsbruck über den Brenner nach Bozen war noch nicht fertig. Die von der Südbahn nicht berührten Ländergebiete hatten mit Triest theils keine, theils wegen des viel zu großen Umweges keine brauchbare Bahnverbindung.

Das nun folgende parlamentarische Regime war für die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Ungarn, wie auch in den Sudetenländern günstig, in welchen im Jahre 1866 sieben Bahngesellschaften und viele industrielle Unternehmungen bestanden, welche mit den großen Finanzgesellschaften und den durch dieselben gegründeten oder unterstützten Zeitungen umsomehr einen wichtigen Machtfactor bildeten, als die Bevölkerung eine große Zahl von Verwaltungsräthen oder sonstigen Interessenten der großen Unternehmungen in den Reichsrath gewählt hatte, diese aber ohne Rücksicht auf Landesangehörigkeit, Nationalität oder Religion eine Gemeinbürgerschaft bildeten, welcher die in ihren Zielen und Bestrebungen unklaren und uneinigen, meist auch im Eisenbahnwesen gänzlich unerfahrenen südländischen Vertreter kraft- und machtlos gegenüberstanden und unter deren Herrschaft sich beugen mußten. Wie schlecht dabei die südlichen Länder wegkamen, beweisen die statistischen Daten.

Ende 1876 hatte sich der Antheil der Sudetenländer an der Länge der Bahnen wiederum auf 54 Procent erhöht, und kamen pro Flächen- und Einwohnereinheit auf die Sudetenländer 6·3 Kilometer, auf die südlichen Länder nur 5·08 Kilometer, unter diesen aber auf Krain 4·2 Kilometer, und auf das Küstenland 4·12 Kilometer Eisenbahnen, deren Werth sich jedoch keineswegs nur nach deren Länge, vielmehr auch darnach bestimmt, ob die Richtung der Bahn den Verkehrsbedürfnissen des Landes entspricht, und ob sie gute Zugsverbindungen ermöglicht. Von den 1876 an Bahnlängen gleich schlecht bedachten Ländern Krain und Küstenland, beziehungsweise Görz, war Krain vermöge der seinen Verkehrsbedürfnissen entsprechenden und günstigen Richtungen seiner Bahnen gegenüber Görz sehr bevorzugt, welches zur Zeit des Straßenverkehres nach Tarvis ebenso nahe wie Laibach hatte, welches aber seit 1870 mit der Bahn nach Tarvis über Laibach um 167 Kilometer weiter als dieses hat. Von welchem Einflusse diese Störung des vordem in den Verkehrsverhältnissen beider Länder bestandenen Gleichgewichtes auf deren ungleiche wirthschaftliche Entwicklung hatte, ersieht man daran, daß Krain die Mittel zum Bau von Localbahnen aufbrachte, wodurch sich im Jahre 1896 seine auf die Einheit entfallende Bahnlänge auf 6·63 Kilometer erhöhte, diejenige des Küstenlandes aber bei 4·25 Kilometer stehen blieb.

Ein weiteres Beispiel, von welchem Einflusse die Richtung und die Anschlüsse der Bahnen auf die Entwicklung des Verkehrs und auf ihren der Volkswirthschaft bringenden Nutzen sind, bietet die Rudolfs-Bahn. Der im Jahre 1870 allerhöchst sanctionirte Gesetzentwurf für den Bau der Predilbahn wurde nicht Gesetz, weil die West- und Südbahn darin einig waren, in die Exploitation der südlichen Länder sich nicht mit einer dritten großen Bahn zu theilen und sich jede Concurrenz ferne zu halten. Wie der Curs der Actien der Staatseisenbahn-Gesellschaft beweist, gereicht es derselben nicht zum Nachtheile, daß deren Linie Wien—Prag, in der Nordwest- und in der Franz Josephs-Bahn gleich zwei Concurrenzlinien gegenübergestellt wurden, und stünde es auch um die Südbahn besser, wenn in dieselbe durch eine Concurrenzlinie mehr Leben gebracht worden wäre. Allein, es wär zu schön gewesen, es hat nicht sollen sein! Die Rudolfs-Bahn wurde und blieb eingezwängt zwischen die West- und Südbahn, welche ihr das vom Staate in Form von Zinsengarantie stets neu zugeführte Lebensmark aussogen. Um deren kostspieligen Bau als Hauptbahn, als angebliche Vermittlerin des nord-südlichen Verkehrs zu bemänteln, erhielt sie beispielsweise von dem Prag—Triester Verkehr für ihre Strecken St. Valentin—St. Michael $^1/_4$, für St. Michael—Laibach $^1/_8$, wogegen jede der drei von Prag nach Wien führenden Bahnen je $^1/_4$, die Südbahn bis Bruck $^3/_4$, von da bis Laibach $^7/_8$ und von da bis Triest den gesammten Verkehr erhielt. Die Rudolfs Bahn diente nicht als Regulator der hohen Tarife, hatte auf deren Herstellung keinen Einfluß, trug zur Hebung des nord-südlichen Verkehrs absolut nichts bei und war für die von ihr durchzogenen Gegenden von sehr geringem volkswirthschaftlichen Nutzen. Dafür mußte aber der Staat 92 Millionen Gulden allein an Zinsengarantie bezahlen, was nicht nöthig gewesen wäre, wenn die Rudolfs-Bahn über den Predil nach Triest weitergeführt, von der Südbahn unabhängig, verkehrsreich, lebensfähig und rentabel gemacht worden wäre.

Unter dem Drucke Ungarns waltete in der Periode 1876/96 die von den Vertretern der Sudetenländer begünstigte Tendenz vor, das südliche Bahnnetz wesentlich nur in der Richtung von Ost nach West auszugestalten, um Ungarns Naturproducten den Absatz nach Westen zu erleichtern und dafür in Ungarn einen besseren Absatz für die Industrieerzeugnisse der nördlichen Länder zu gewinnen, dagegen die Ausgestaltung in der für alle südlichen Länder so wichtigen nordsüdlichen Richtung hintanzuhalten, einestheils, um denselben den Weg nach Triest zu erschweren, anderntheils, um eine Erstarkung Fiumes auf Kosten Triests zu ermöglichen. Nach Verstaatlichung der Rudolfs-Bahn wurde dieselbe durch Weiterführung über Pontafel nach Venedig zur Hauptbahn gemacht, zum großen Nachtheile Triests, welches in der Péagestrecke Laibach—Divacca, und in der, vornehmlich behufs Verbindung Triests mit Pola gebauten Triest-Herpeljer Bahn keinen Ersatz erhielt, was dadurch bewiesen wird, daß an dem Triester Landverkehre die von Bregenz bis Wien und von Bodenbach bis Pola sich ausbreitenden k. k. Staatsbahnen nicht viel mehr als $^1/_5$ Antheil haben.

Im Jahre 1896 kamen pro Flächen- und Einwohnereinheit auf die Sudetenländer 8·85 Kilometer, auf die südlichen Länder 6.85 Kilometer und hätten letztere damals um 1800 Kilometer mehr Eisenbahnen haben müssen, um wenigstens in Bezug auf die Bahnlängen mit den Sudetenländern gleichgestellt zu sein. Wenn deren Bevölkerung heute ziemlich geringschätzig auf die in ihrer Entwicklung zurückgebliebenen Alpen- und Küstenländer herabblickt, so wäre es nur recht und billig, wenn dieselbe bedenken würde, daß sie ihr auf allen Gebieten menschlicher und staatlicher Thätigkeit erlangtes Uebergewicht nicht ausschließlich ihren unbestrittenen vortrefflichen Eigenschaften, nicht bloß ihrer eigenen Kraft, sondern Vieles auch dem Umstande verdankt, daß sie unter dem Einflusse der auch schon in der alten Monarchie maßgebenden böhmischen Cavaliere viel früher und stets viel reichlicher Eisenbahnen und die daraus sich ergebenden großen Vortheile erhielt, als die südländische Bevölkerung. Sicherlich hätten sich die Verhältnisse der südlichen und nördlichen Länder, ja selbst die Oesterreichs und der Monarchie ganz anders gestaltet, wenn der Löwenantheil an den Eisenbahnen von Beginn an auf die südlichen, statt auf die nördlichen Länder gekommen wäre. Der etwaige Einwand, daß die gebirgige Beschaffenheit oder sonstige Verhältnisse der südlichen Länder der Entwicklung des Eisenbahnwesens hindernd im Wege stand, wird erstens dadurch widerlegt, daß die Gebirge die Anlage von Straßen und einen lebhaften Verkehr auf denselben nicht gehindert hatten, und zweitens dadurch, daß die Schweiz ein reicher entwickeltes Bahnnetz als die Sudetenländer hat, in welcher im Jahre 1896 auf die Flächen- und Bewohnereinheit 10·3 Kilometer Eisenbahnen kamen. Die Straßen über die Karawanken, Predil, Tauern, Scharnitz, Fern, Finstermünz und durch das Vintschgau, wie viele andere heute verödete Straßen weisen darauf hin, wo Bahnen hätten gebaut werden müssen, um den bestandenen Verkehr, sowie um die Erwerbsquellen der Bevölkerung zu erhalten und zu steigern, namentlich durch den Fremdenverkehr, welcher nebst dem Transitverkehr für die Schweiz eine Quelle des Wohlstandes ist, und dies auch für Oesterreich, insbesondere für dessen Alpen- und Küstenländer werden kann.

In unsere an Schönheit mit der Schweiz rivalisirenden Alpenländer locken wir aber mit dem Posthorn keine Fremden, diese folgen dem ihnen gewohnten Pfiff der Locomotive oder dem Schlag der elektrischen Glocke, welche bei dem reichlichen Vorhandensein starker Wasserkräfte in viele unserer herrlichen, aber verkehrsarmen Alpenthäler zahlreiche Fremde herbeirufen würde, sobald wir uns des unglückieligen Vorurtheiles entledigen, daß wir überall Hauptbahnen oder wenigstens militärleistungsfähige Localbahnen haben müssen, während deren wirkliche Verkehrsleistung eine zehn-, zwanzig-, ja selbst dreißigmal geringere ist. Das kostet natürlich Geld, und weil wir dasselbe nicht im Ueberflusse haben, können wir eben bei derartigem Vorgehen nur wenig Bahnen bauen, und bleiben wir daher immer mehr gegen andere Länder zurück. So z. B. wurde der Reichsrath veranlaßt, einem Gesetz bezüglich des Baues einer Vollbahn von Meran nach Mals zuzustimmen, wobei von der Voraussetzung ausgegangen wurde, daß die Schweiz diese Bahn über den Ofenberg, das Engadin und den Albulapaß nach Chur

weiterführen werde. Diese Voraussetzung erwies sich aber nachträglich als unrichtig, und baut die Schweiz gegenwärtig thatsächlich schon an der schmalspurigen Bahn Thunis—Albula—Engadin, wohl wissend, damit den dortigen Verkehrsbedürfnissen vollauf zu genügen und der Bevölkerung damit viel mehr zu nützen, als wenn dieselbe noch unabsehbare Zeit warten müßte, bis die Kosten für eine gänzlich überflüssige und unnütze Normalspurbahn aufgebracht werden könnten. Da das für die Vollbahn Meran—Mals nothwendige Geld noch nicht aufgebracht und zusammengebettelt, mithin deren Bau glücklicher Weise noch nicht in Angriff genommen werden konnte, wäre es noch an der Zeit, reiflichst zu überlegen, ob nicht doch das von der geschäftskundigen Schweiz gegebene Beispiel befolgt, und ob statt der für die Hebung des Verkehres wenig bedeutungsvollen Strecke Meran—Mals nicht lieber gleich die ganze Bahn bis Landeck gebaut werden soll. Damit würde der Fremdenverkehr außerordentlich gehoben, vollends dann, wenn die Bahn auch über den Fern fortgesetzt wird.

Wer dem Gesetze der Trägheit folgend, noch nicht dazukam, sich zu überzeugen, daß seine Vorurtheile gegen die Schmalspur durchaus unbegründet sind, vielmehr gerade diese in Gebirgsländern das Mittel bietet, die Bahnen billig herstellen zu können, wird mindestens so viel begreifen, daß eine im Betriebe stehende Schmalspurbahn unendlich viel werthvoller als eine nur auf dem Papier stehende Hauptbahn ist, die von einer späteren Generation erst recht nicht gebaut würde, weil dieselbe vernünftigere Anschauungen haben wird als die jetzige.

Führt Deutschland oder ein anderes Reich ein neues Gewehr- oder Geschützsystem oder dergleichen ein, dann wird von uns gefordert, das gegebene Beispiel zu befolgen, so schwer uns dies auch bei unserer unentwickelten Volkswirthschaft fällt. Daß Preußen durch sein ausgezeichnetes Gesetz vom Jahre 1892 den Bau von Local- und Kleinbahnen, vom militärischen Druck und bureaukratischen Zwang befreiend, ganz enorm fördert, dadurch aber wiederum seine Volks- und Wehrkraft bedeutend erhöht, scheint unseren Militärs zu entgehen, da es sonst unbegreiflich wäre, daß ähnlich nicht auch bei uns vorgegangen wird, wodurch wir aus dem wirthschaftlichen Marasmus herauskämen.

Durch seine ausgezeichneten Exposés hat der Minister des Aeußern, Se. Excellenz Graf Goluchowski, schon wiederholt bekundet, daß er ein tiefes Verständniß für die Wichtigkeit der Hebung der Volkswirthschaft hat, und könnte sich Se. Excellenz ein wahrhaft großes Verdienst erwerben, wenn es ihm gelänge, der gemeinsamen Militärverwaltung begreiflich zu machen, daß eine einseitige Belastung Oesterreichs mit militärleistungsfähigen Bahnen, und das Verbot des Baues der zur Hebung der Volkswirthschaft nothwendigen Bahnen das allerungeeignetste Mittel ist, den Frieden und die Eintracht zwischen beiden Staaten, sowie das Ansehen und die Machtstellung der habsburgischen Monarchie zu erhalten und zu mehren.

Bevor wir unseren Feriencolonien Handelscolonien in China zugesellen können oder sonstwo Gebiete aufsuchen, wohin der Strom unserer Auswanderer gelenkt werden könnte, damit zwischen diesen und dem Heimats-

lande wirthschaftliche, unseren Export fördernde Beziehungen erhalten bleiben, müssen wir erst die durch eine irregeleitete Verkehrspolitik zu einer chinesischen Mauer gewordene Tauernkette und den Predilstock mit einer Eisenbahn durchbrechen, mit dem Licht des Fortschrittes die Alpen- und Küstenländer erhellen, deren Bevölkerung aus dem Schlummer zu neuer wirthschaftlicher Thätigkeit erwecken, wodurch dieselbe dann auch zu kaufkräftigen Abnehmern der Erzeugnisse der Industrieländer wird.

Die Sudetenländer werden durchaus nicht geschädigt, wenn im Sinne der auf der Kaiserburg prangenden goldenen Worte: »Justitia fundamentum regnorum« den südlichen Ländern nicht länger mehr das vorenthalten wird, was denselben von rechtswegen gebührt, und was zu deren Gedeihen absolut nothwendig ist. Dadurch werden dieselben dann wieder zu activen Ländern, welche umso befriedigter sein werden, je größer der auf sie entfallende Antheil an den Staatsauslagen sein wird. Unsere Industrieländer, welche im Interesse ihres Absatzes die Erstarkung Ungarns mit allen Kräften und zum Theil auf Kosten der südlichen Länder förderten, sind nun genöthigt, neue Absatzgebiete aufzusuchen, werden aber diese nur erlangen, wenn sie dessen eingedenk sind, daß der Export weit mehr gefördert wird, wenn derselbe durch die eigene, statt durch fremde Flagge vermittelt wird. Schlimm wäre es, wenn wir auch fernerhin die Hände in den Schoß legen, und in bedauerlicher Indolenz abwarten würden, was uns kluge und thätige Mitbewerber überlassen wollen. Mit vereinten Kräften, mit starkem Willen und ohne Voreingenommenheit müssen die nördlichen und südlichen Länder den Triester Verkehr heben, und zwar in erster Linie durch den Bau der Tauern-Predil-Linie, die nur darum so heftig und unsachlich bekämpft wird, weil sie die beste Lösung der Triester Fragen ist, weil sie eine Bürgschaft für die Wohlfahrt Oesterreichs ist, weil nur durch sie die durch eine unglückselige Verkehrspolitik verloren gegangene vorzügliche geographische Lage Oesterreichs wieder zur Geltung kommt. Geleitet von dieser Erkenntniß hat diese Linie auch im Norden Freunde, als deren wärmsten und eifrigsten wir den hier anwesenden hochverehrten Herrn Ritter v. Proskowetz herzlichst begrüßen und die Bitte an ihn richten, auch im Herrenhause seine segensreiche und patriotische Thätigkeit fortzusetzen.

Den die Predil-Tauern-Linie bekämpfenden Gegnern jeder zweiten Triester Bahnverbindung sind nicht Diejenigen beizuzählen, welche für die Karawankenbahn und deren Anhängsel in Wahrung von Privat- oder Sonderinteressen, und weil ihnen das Hemd näher als der Rock liegt, eintreten. Der Horizont dieser Kirchthurms-Eisenbahnpolitiker ist zu eng begrenzt, als daß sie die weitergehende Bedeutung der Triester Fragen zu überblicken, die zu deren Lösung geeigneten Mittel zu erkennen, und einzusehen vermöchten, daß sie von Mächtigeren dazu mißbraucht wurden, in brudermörderischem Kampfe ihre Kräfte gegenseitig aufzureiben, damit die Südländer zu jeder wirthschaftlichen Action unfähig werden.

Um nicht eingestehen zu müssen, daß Oesterreich an der Herstellung der Predil-Tauern-Linie durch Ungarn und die Südbahn verhindert wird, schützte man strategische Bedenken vor, um der Militärverwaltung Gelegen-

heit zu geben, den Bau der Predilbahn zu verbieten, obwohl dieselbe in einem militärischen Lehrbuche, wie auch von anerkannten Militärautoritäten gerade wegen ihrer großen militärischen Bedeutung als nothwendig bezeichnet wird. Unter gar keinen Umständen wird unsere militärische Kraft durch den Bestand, wohl aber sehr empfindlich durch den Mangel der Predilbahn geschwächt. Als diese Ueberzeugung in immer weitere Kreise gedrungen war, drohte man der Bevölkerung mit allen Höllenqualen, welche sie erleiden würde, wenn durch Heranziehung des deutschen Transitverkehres unser Export geschädigt werde. Auch hier ist wiederum das gerade Gegentheil wahr! Die Tauern-Predil-Linie kürzt den Weg aus unseren Industrieländern zur Adria mehr als den von Süddeutschland dahin, darum wird auch unser Export mehr begünstigt, und zwar umsomehr, je größer die Waarenzufuhr Süddeutschlands nach und von Triest wird, weil dadurch unser Schiffsverkehr gehoben, vervielfacht und billiger wird. Ebenso unrichtig ist alles Andere, was gegen diese Linie nur zu dem Zwecke vorgebracht wurde, um deren Herstellung, damit aber die wirthschaftliche Hebung der südlichen Länder und Triests zu verhindern.

Als dann spät, aber endlich doch die Wahrheit an den Tag kam, die in Curs gesetzten Schlagworte sich abgenutzt hatten, und selbst die Hauptwaffe der Gegner, die Lack-Loibl-Linie, stumpf und unbrauchbar geworden war, verschafften sich dieselben in der Wochein Bärenthal-Linie eine neue Waffe. Die Wohlfahrt Oesterreichs, dann aber auch die Machtstellung der Monarchie erlitte wiederum einen schweren Stoß, wenn Oesterreich zum Bau dieser Linie gezwungen würde, weil diese Linie 20—26 Millionen Gulden mehr kostete, als die zweckdienlichere Predilbahn, daher wir um die Baukosten der Wochein-Bärenthal-Linie nicht bloß die Predilbahn, sondern auch noch eine Menge anderer Bahnen herstellen und dadurch unser südliches Eisenbahnnetz ausgestalten können. Durch die enormen auf die Wochein-Bärenthal-Linie zu verwendenden, meist unproductiv wirkenden Auslagen würden wir wiederum wirtschaftlich geschwächt und an jeder dringenderen Ausgestaltung unseres Eisenbahnwesens gehindert. Unser Verkehr und Handel leidet ja nicht bloß darunter, daß wir zu wenig Bahnen haben, sondern auch darunter, daß die Ausgestaltung unserer älteren Bahnen nicht gleichen Schritt mit der Verkehrsentwicklung hält, daß viele unserer Bahnhofsanlagen viel zu beschränkt sind, daß wir zu wenig Bahnbetriebsmittel haben u. s. w. Und warum dies Alles? Weil wir kein Geld haben! Ist es im Hinblick darauf gerechtfertigt, wieder 20—26 Millionen Gulden für eine einzige Bahn zu verschleudern? und zwar für eine Bahn, welche in einer Richtung geführt werden soll, wo nie eine Straße, nie ein Verkehr bestand, während zu beiden Seiten Straßen liegen, deren Verkehr ohne alle und jede Entschädigung exproprirt, dadurch aber die Bevölkerung der Grundlage ihres Erwerbes beraubt werde.

Vieles hätte ich noch zu sagen, allein ich darf Ihre Geduld nicht länger mehr beanspruchen, daher resumire ich meine Ausführungen in die paar Sätze:

Oesterreich braucht gute, fortschrittliche, im Einklange mit seiner staatsrechtlichen Stellung befindliche, eine rasche Entwicklung seines zurückgebliebenen Eisenbahnwesens ermöglichende und fördernde Eisenbahngesetze.

Eine Ausgestaltung des den Verkehr hemmenden und in jeder Beziehung ungenügenden südlichen Bahnnetzes ist dringend nothwendig, möglich und nützlich aber nur dann, wenn dabei nur die Verkehrsbedürfnisse berücksichtigt, die Bahnen ökonomisch und billig gebaut werden. Aus diesen Gründen verdient darum die Predil-Tauern-Linie den Vorzug vor allen sonstigen, angeblich zur Lösung der Triester Bahnfrage vorgeschlagenen Ergänzungslinien.

Durch die Predil-Tauern-Linie wird nicht bloß die Triester Bahnfrage, sondern wird der ganze Complex der Triester Fragen gelöst oder mindestens deren Lösung vorbereitet, vereinfacht, erleichtert und beschleunigt, zum Wohle Oesterreichs und zur Erhöhung der Machtstellung der Monarchie. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Oberst Ritter v. Bockenheimer.

Nur zu einer ganz kurzen Berichtigung erlaube ich mir das Wort zu ergreifen, ich will Ihre Zeit nicht lange in Anspruch nehmen. Es bestehen vielleicht einige kleine Irrthümer in der Anschauung des geehrten Herrn Vorredners bezüglich der militärischen Einflußnahme auf den Eisenbahnbau, und ich möchte nicht wünschen, daß dies trotz meiner Anwesenheit unwidersprochen bleibt. Ich fühle mich verpflichtet, obwohl ich eigentlich nicht autorisirt bin, hier einen förmlichen Vortrag zu halten, die Sache ein wenig aufzuklären.

Zunächst möchte ich bemerken, daß das Kriegsministerium Ursache und Wirkung wohl nicht verwechselt, indem es bezüglich der Einflußnahme auf Eisenbahnbauten seit einer langen Reihe von Jahren genöthigt war, seinen Standpunkt zu wahren. Ich glaube, die Grundbedingungen waren ganz ähnliche wie drüben in Deutschland, und ich möchte sagen, daß da dasjenige, woraus man gelernt hat, nicht nur das Jahr 1866 war, sondern auch die Jahre 1870/71. Da hat man gesehen, wie die deutsche Armee mit überraschender Schnelligkeit an der Grenze versammelt war und mit einigen Schlägen die nicht versammelte, aber auch ganz ansehnliche feindliche Armee in kurzer Zeit aus dem Tact gebracht und den Feldzug in kurzer Zeit entschieden hat. So muß sich heute ein Feldzug abspielen. Die Kriegsverwaltung eines großen Staates muß doch an diese Factoren denken und mit ihnen rechnen, denn sie trägt eine enorme Verantwortung. Wenn sie nicht vorher an Alles denkt und es geschieht ein Unglück, wer ist dann daran schuld? Wen beschuldigt man dann, daß er sich nicht um die Sache gekümmert hat? Die Kriegsverwaltung.

Damit ist naturgemäß die Einflußnahme der Kriegsverwaltung allgemein als berechtigt anerkannt und bedarf wohl keiner weiteren Begründung. Der Vorwurf, daß diese Einflußnahme in einem übertriebenen Maße in Oesterreich, beziehungsweise in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, und in anderer Weise in Ungarn ausgeübt wird, ist mir leider ganz unverständlich, nachdem für mich diesbezüglich die ganz gleichen

Vorschriften bestehen und wir in gar keiner Weise, bei keinem mir bekannten Falle anders bezüglich Oesterreichs oder bezüglich Ungarns vorzugehen haben und auch da und dort in ganz gleicher Weise das Entgegenkommen und die Unterstützung der Regierungen finden und dort, wo es nothwendig ist, auch diejenigen Anforderungen durchgeführt werden, die wir leider stellen müssen, wobei ich bemerken möchte, was wohl nicht immer gleich in die Augen fällt, daß die militärischen Anforderungen sich mitunter mit den Anforderungen, die sich aus den volkswirthschaftlichen Interessen ergeben, decken und sogar successive denselben mit der Zeit zugute kommen.

Es ist richtig, daß wir hie und da an Bahnlinien ziemlich bedeutende Forderungen stellen müssen. Das sind aber gewöhnlich solche Linien, die eben den Hauptverkehr vermitteln oder Bruchstücke solcher Linien, die voraussichtlich in absehbarer Zeit Verkehrsadern werden. An Localbahnen haben wir niemals große Anforderungen gestellt. Wenigstens ist mir das absolut nicht bekannt, weder in Oesterreich, noch in Ungarn, wo heuer beinahe lauter Localbahnen gebaut werden. Wir haben an die steirischen Landesbahnen keine Anforderungen gestellt und sie sind doch so ziemlich im Deficit.

Also da sind eben die Verhältnisse bestimmend. Man baut in den Alpen nicht so leicht, wie in der ungarischen Tiefebene.

Diese wenigen Worte zur Beleuchtung des Umstandes, daß das Kriegsministerium doch nicht einen so schädlichen Einfluß auf das Eisenbahnwesen nimmt, was die Volkswirthschaft anbetrifft.

Was speciell die Predilbahn und die zweite Verbindung nach Triest betrifft, muß ich wohl bekennen, daß wir ein gewisses Interesse daran haben, eine solche Bahn nach Triest zu bekommen, welche auch uns dient. Es gibt ja doch da verschiedene Interessenten, und jeder Interessent hat das Recht, seine Wünsche geltend zu machen. Ein Theil der Herren spricht für die Wocheiner Bahn, ein Theil für die Karawankenlinie, andere Herren für die Tauern-, beziehungsweise Predillinie.

Offen gestanden ist uns die Predilbahn nicht gerade die liebste, aus Gründen, die rein militärischer Natur sind. Geradeso wie seinerzeit vielleicht ein Fehler begangen wurde, indem man die Bahn Oswięcim-Krakau-Trebinje gebaut hat, so wäre eine Bahn unmittelbar an der Grenze nicht zu empfehlen. Die Herren erinnern sich an das Gefecht bei Oswięcim, wo die Bahn binnen Kurzem unterbrochen war. Solche Ereignisse wünscht man bei einem Feldzuge nicht, man wünscht eine Bahn unmittelbar an der Grenze nicht. Aber wir sind weit davon entfernt, eine Bahn direct zu verbieten. Das fällt dem Kriegsminister nicht ein. Er kann einfach seine Wünsche geltend machen, diese Wünsche werden von den beiderseitigen Regierungen erwogen und dort berücksichtigt, wo die Verhältnisse es gestatten, unter gleichzeitiger Berücksichtigung der übrigen Umstände, die dabei in die Wagschale fallen. Das wollte ich mir zu bemerken erlauben. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Handelskammersecretär Dr. Heidler.

Meine Herren! Ich muß constatiren, daß das Referat des Vereinssecretärs trotz seiner Ausdehnung auf Vollständigkeit vielleicht doch nicht Anspruch erheben kann. Beispielsweise sind die recht ausführlichen Berichte

und Gutachten der Leobener Handelskammer merkwürdigerweise überhaupt nicht erwähnt.

Damit es nun nicht den Anschein habe, als ob ein officielles Organ als Vertreter der Interessen von Handel und Gewerbe mit den Anschauungen, welche von einigen Herren vorgebracht worden sind, übereinstimmt, möchte ich mir erlauben, nur in wenigen Worten den Standpunkt zu kennzeichnen, den die Leobener Handelskammer in der Triester Bahnfrage einnimmt.

Unser Ideal ist allerdings eine internationale Route, allein eine solche, die einem möglichst großen Gebietstheile von Oesterreich zugute kommt und die für Oesterreich größere Verkürzungen als für das Ausland zur Folge hat. Unser Ideal ist also nicht eine von Westen her einwachsende, sondern eine Oesterreich thatsächlich durchquerende Linie, und nach unserer Ansicht würde dieses Ideal erreicht werden durch die Route Pyhrn—Rottenman—Wochein. Wir berechneten die Kürzungen — allerdings muß ich zugeben, daß die Basis einigermaßen unzulänglich ist, nachdem officielle Daten nicht zur Verfügung stehen — folgendermaßen: Linz 200 Kilometer, Prag 169 Kilometer, Reichenberg 85 Kilometer u. s. w.

Nun wird freilich eingewendet, daß die Rottenmaner Linie aus technischen Gründen unausführbar sei. Wir wollen das glauben, und wenn wir uns auf diesen Standpunkt stellen, müßten wir vorlieb nehmen mit einer westlichen Tauernlinie. Damit würde ein wesentlicher Vortheil dieser Oesterreich durchziehenden Route verloren gehen. Allein, durch eine verhältnißmäßig geringfügige Ergänzung des Projectes könnten diese Nachtheile zum Theil ausgeglichen werden, das wäre durch Hinzufügung der Bärenthallinie.

Also vom Gesichtspunkte der Realpolitik würde sich die Leobener Handelskammer damit einverstanden erklären, unter der Voraussetzung, daß die Bärenthallinie gebaut wird.

Das sind unsere Anschauungen, die, wie ich weiß, auch von anderen Kammern getheilt werden, sowohl in Böhmen, als auch von den alpenländischen, mit Ausnahme von Salzburg. (Beifall.)

Handelskammersecretär **Hoenig**, Olmütz.

Geehrte Herren! In der industriellen Welt herrscht darüber, daß der österreichisch-ungarische Exportverein im Vorjahre eine Enquête veranstaltet hat, nur eine Stimme des Lobes, der Anerkennung und des Dankes. Ich glaube, daß diese allgemeine Anerkennung auch in der zahlreichen Beschickung der diesmaligen Veranstaltung Ausdruck findet, indem fast alle Fachministerien, selbst die entfernteste gelegenen Handels- und Gewerbekammern und industriellen Vereine ihre Vertreter hieher entsendet haben. Solche öffentliche Discussionen haben immer einen großen Werth, wenngleich es nicht an Stimmen fehlt, die mitunter nörgelnd behaupten, der Werth solcher Discussionen sei fraglich. Ich bin nicht der Ansicht. Mindestens wird das Resultat erzielt, daß die Ueberzeugung eine allgemeine wird: Da muß etwas geschehen. Es geschieht dann später vielleicht nicht immer das Richtige, dann muß von vorne angefangen werden zu agitiren, und der ewige Kampf ums Dasein nimmt seine Fortsetzung.

Ich glaube, wenn der große Werth, den eine solche Veranstaltung des Exportvereines zweifellos hat, erreicht werden soll, und wenn wirklich der Zweck erreicht werden soll, der in der Einladung ausgesprochen worden ist, nämlich eine öffentliche Discussion des ganzen Complexes einer bestimmten wirthschaftlichen Frage, so wäre es zweckmäßig und würde es sich empfehlen, wenn künftig die Referate, die ja, wie ich gesehen habe, gedruckt sind, den Eingeladenen schon mit der Einladung gleichzeitig übermittelt würden. (Zustimmung.)

Ich spreche diesen Wunsch aus dem Grunde aus, weil ich hoffe und wünsche, daß der österreichisch-ungarische Exportverein sich noch weiters mit öffentlichen wirthschaftlichen Angelegenheiten in so eingehender und gründlicher Weise beschäftigen und uns wieder Gelegenheit geben möge, uns darüber auszusprechen. (Beifall.)

Meine Herren! Nach Verlesung des großen Referates, einer Verlesung, die selbst über zwei Stunden gedauert hat, eines Referates, voll von Thatsachen, thatsächlichen Mittheilungen, gespickt mit einer Unzahl von Ziffern, hat es immer etwas sehr Mißliches und Schwieriges für denjenigen, der dieses Referat zum erstenmale gehört hat, eingehend darauf zurückzukommen, die vorgebrachten Mittheilungen, insbesonders Ziffern zu prüfen und die auf Grund dieser Daten gezogenen Conclusionen entweder aufrecht zu halten oder sie vielleicht zu bekämpfen. Ich möchte sagen, die gegenseitige Vorbereitung ist keine gleichwerthige, und es ist dann ganz natürlich, daß nach einer solchen Enquète, wenn die Referate nicht früher bekannt sind, eine spätere Discussion, sei es im gedruckten oder gesprochenen Worte, unbedingt folgen muß.

So war ich gestern Nachmittags allerdings darauf gefaßt, daß die Subventionsfrage des Lloyds zur Sprache kommen wird. Aber ich muß gestehen, ich habe nicht geglaubt, daß diese Frage in dieser Art behandelt werden wird, wie es geschehen ist. Insbesondere war ich darauf nicht gefaßt, daß versucht werden wird, den Beweis führen zu wollen, daß der österreichische Lloyd hinsichtlich der Subventionirung durch unsere Regierung eigentlich sehr gut daran ist.

Ich habe mich mit dieser Frage gelegentlich der im vorigen Jahre in Triest abgehaltenen Handelskammer-Secretär-Conferenz eingehend beschäftigt und habe seither diejenigen Daten, die ich damals bei der Conferenz vorgelegt habe, wieder ergänzt.

Bei der vorgerückten Zeit und bei dem Umstande, als die geehrte Versammlung unter dem mächtigen Eindrucke der wichtigen Frage der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest steht, vermeide ich es, die Methode darzulegen, nach der ich zu diesen Ziffern gekommen bin, die ich ganz in Kürze den Herren vorlegen muß. Ich behalte mir vor, die Art und Weise, wie ich zu diesen Resultaten gekommen bin, zur öffentlichen Prüfung und Discussion vorzulegen. Als Quelle citire ich den Lloydvertrag vom Jahre 1891 und die jedermann zugänglichen Berichte der Lloydverwaltung über den Verkehr im Jahre 1898.

Nach diesen Berechnungen stellt sich heraus, daß bei einer Trennung des Dienstes nach China von dem anderen Dienste folgende Ziffern sich ergeben: Für den Dienst nach China erhält die P. und O. pro Seemeile fl. 3·09, die Navigazione fl. 3·28 und fl. 3·77, der norddeutsche Lloyd fl. 3·36 oder nach Umständen fl. 3·90, die Messageries-Maritimes fl. 4·94, der österreichische Lloyd fl. 2·66.

Bezüglich des Levantedienstes erhalten die Messagerie pro Seemeile fl. 2·08 plus einer Schifffahrtsprämie, die Navigazione fl. 3.15, der Lloyd fl. 2 per Seemeile.

Meine Herren! Ich halte mich nicht für unfehlbar und will nicht sagen, diese Ziffern sind unanfechtbar, oder ich bin eine solche Autorität, daß man diese Ziffern anerkennen muß. Aber ich beanspruche auch für mich das Recht, meinerseits zu behaupten, daß die gestern im Referate vorgebrachten Ziffern über die angebliche Subventionirung der Gesellschaften mindestens discussionsfähig sind, und bei der Wichtigkeit der Sache würde ich sehr wünschen, daß diese Discussion gelegentlich in den Fachblättern weiter geführt und endlich Klarheit in die Situation gebracht werde. Jedenfalls bin ich heute schon insoferne im Nachtheile, als die gestrigen Ziffern eine sehr große Publicität erlangt haben, die natürlich meine heutigen bescheidenen Ausführungen nicht mehr erreichen können.

Meine Herren! Ich möchte eine Frage stellen. Es ist möglich, daß mein Gefühl ein ganz falsches ist. Glauben Sie wirklich, daß die Art, wie gestern Nachmittags die Lloydfrage uns vorgetragen worden ist, dazu beitragen wird, das gute Einvernehmen zwischen dem Reiche und Triest zu fördern? Es ist gestern Einiges so dargestellt worden, als ob Triest sowohl als Hafen- als als Handelsplatz eigentlich für Oesterreich so gut wie gar keinen Werth hätte (Widerspruch), und es hat manchmal den Eindruck gemacht, als ob eigentlich auch der Lloyd so unfähig und gänzlich miserabel ist, daß ich mich gewundert habe, daß man nicht in logischer Consequenz zu dem Antrage gekommen ist, zu sagen: Unter solchen Umständen thun wir überhaupt nichts mehr für Triest, bei solcher Unfähigkeit des Lloyd bewilligen wir überhaupt gar keine Subvention. (Rufe: Das ist falsch.)

Ich habe mir erlaubt vorauszuschicken, daß ich zugebe, daß ich vielleicht die Sache nicht richtig auffasse. Ich denke, eine öffentliche Discussion hat die Aufgabe, jedem die Verpflichtung aufzuerlegen, selbst wenn es ihm unangenehm ist und er voraussehen kann, daß er gänzlich in der Minorität bleibt, seine Ansicht zum Ausdrucke zu bringen. Wenn es wirklich mit unserer einzigen Schifffahrtsgesellschaft so elend steht, wäre eben die erste Consequenz zu sagen, dann lassen wir diese Schifffahrtsgesellschaft. So wie wir an wichtigen Plätzen des Auslandes Ausländer zu Consuln machen, so subventioniren wir ausländische, englische, selbst ungarische Schifffahrtsgesellschaften, und wir werden, rein kaufmännisch gesprochen, mehr Nutzen haben. Das ist nicht mein Vorschlag oder eine nebulose Vorstellung von mir; ein solcher Vorschlag ist von ganz ernster Seite ganz ernst schon gemacht worden. Ja, meine Herren, wenn Sie glauben, daß es gut ist, daß wir in der Oeffentlichkeit so unser Unvermögen eingestehen, als ob wir nicht einmal in

der Lage wären, eine nationale Handelsmarine zu führen, wenn wir soweit gehen, daß man sogar den Gedanken aussprechen kann, die nationale Flagge aufzugeben, so abdiciren wir so, daß wir nahezu an unserer Zukunft zweifeln müssen.

Aber das steht in crassem Gegensatze zu den Leistungen unserer Kriegsmarine und zu dem Rufe, den die Seetüchtigkeit unserer Bevölkerung überhaupt in der Welt hat.

Zum Glück ist es nicht gar so arg, wie es gestern dargestellt worden ist, trotzdem ich nicht leugne, daß Vieles bei unserem Lloyd noch im Argen liegt.

Zu meiner Legitimation, über die Sache zu sprechen, möchte ich jenen verehrten Herren gegenüber, die mich nicht kennen, nur erwähnen, daß ich die meisten europäischen Hafenplätze aus eigener Anschauung und aus wiederholten längeren Aufenthalten kenne, ebenso die wichtigsten nordamerikanischen und orientalischen Häfen, auch daß ich während meiner 22jährigen Thätigkeit als Handelskammer-Secretär wiederholt Gelegenheit gehabt habe, sehr viele Klagen und Beschwerden über den Lloyd nicht nur zu hören, sondern auch pflichtgemäß diese aus Interessentenkreisen an die Kammer, beziehungsweise an mich herangetretenen Fragen maßgebenden Ortes sehr energisch und rücksichtslos zu vertreten. Ich habe mir wiederholt sogar den Vorwurf zugezogen, daß ich in solchen Dingen eine zu spitze Feder führe.

Es ist gestern immer nur auf die Schattenseiten hingewiesen worden. Ich möchte hier nur einige wenige Zeilen aus dem letzten Jahresberichte des Lloyd hervorheben, in denen darauf hingewiesen wird, daß das beförderte Frachtenquantum von 5 Millionen Metercentner im Jahre 1891 auf 9 Millionen Metercenter im Jahre 1898 gestiegen ist, das ist um 65·18 Procent. Das Frachtenquantum des Jahres 1898 ist das größte seit dem Bestande des Lloyd, und ist insbesondere in der Beförderung der Exportgüter von 1891 mit 2,100.000 Metercentner bis 1898 mit 3,082.000 Metercentner eine Steigerung von 46·8 Procent eingetreten. Ueber die vertragsmäßige Leistung von 1.473,000.000 Seemeilen hinaus wurden von den Lloydschiffen jährlich 100.000 von Seemeilen durchlaufen. Dieser Mehrdurchlauf über der Vertragspflicht betrug im Jahre 1892 nur 187.000 Seemeilen und steigerte sich bis 1898 auf 514.000 Seemeilen.

Die Rückständigkeiten, die gestern dem Lloyd vorgeworfen wurden, bauten sich auf Mittheilungen auf, welche augenscheinlich ohne jeden Skrupel einfach registrirt worden sind.

Ohne für mich in Anspruch zu nehmen, daß sich unsere Kammer immer auf den einzig richtigen Standpunkt gestellt, möchte ich doch die heutige Discussion nicht vorübergehen lassen, ohne den Standtpunkt, welchen die Olmützer Kammer den Triester Fragen gegenüber eingenommen hat, und voraussichtlich auch immer einehmen wird, ganz kurz zu präcisiren.

Alle Klagen, welche gegen Triest und den Lloyd bei uns einlaufen, alle Beschwerden werden gründlich geprüft, und wenn sie nur einigermaßen den Schein der Berechtigung haben, werden sie an den maßgebenden Stellen in vollständig sachgemäßer, objectiver und unnachsichtlicher Weise zur Sprache gebracht. Alle Schäden werden seit Jahren von uns bekämpft,

die sich im Verkehre mit Triest ergeben, aber wir trachten auch, Alles zu vermeiden, was irgendwie geeignet erscheinen könnte, die bestehende Spannung zu vergrößern oder eine Entfremdung Triests herbeizuführen.

Vom Lloyd fordern wir bei jeder Gelegenheit unnachsichtlich, daß er seine Verpflichtungen dem Handel und der Industrie gegenüber erfüllt. Aber ich glaube, wir sollten auch das Unsrige thun und dem Lloyd sein Recht lassen.

Wir in Olmütz bedauern sehr den Gang der Weltgeschichte, welcher dahin geführt hat, daß der Maria Theresianischen und Josefinischen Idee ein Ziel gesetzt worden ist. Wäre das nicht geschehen, würden wir uns nicht nur eines blühenden Seehafens in Triest erfreuen, sondern wir würden außerdem einen zweiten Hafen haben, es würde Saloniki ein Hafen Oesterreichs sein, und es wäre dazu gekommen, daß wir die Donau zu unserer Elbe gemacht hätten. (Lebhafte Zustimmung.)

Meine Herren! Bei allen Fragen, die Triest betreffen, lassen wir uns nur vom Reichsgedanken leiten und lenken, und wir betrachten jedes Schiff unserer Handelsmarine, das auf fernen Wogen segelt, als ein Stück Oesterreichs, dessen wir uns anzunehmen haben, umsomehr, in je größerer Gefahr es sich befindet. (Beifall.)

Es ist auch gestern ein nicht leicht zu nehmender Vorwurf gegen die Triestiner erhoben worden, der dahin ging, in Triest fühle man sich zu wenig österreichisch. Ich bin kein Triestiner und habe keine Veranlassung, mich der Triestiner besonders anzunehmen, möchte aber doch noch auf eines hinweisen, auf ein Moment, das sich leider sonst unserer Competenz entzieht, auf ein politisches. Wenn man die Triestiner an Oesterreich fesseln will, muß man den Kaufmannstand von Triest, der einem Culturvolke angehört, nicht durch Slovenisirungs-Drangsalirungen maltraitiren. (Zustimmung.) Dadurch entfremdet man sich Triest am allermeisten. Ich verlange durchaus nicht, daß man für die Mängel und Schäden Triests blind sein soll, sondern ich bin immer dafür, diese Mängel darzulegen und zu bekämpfen. Ich habe diese Mängel namentlich dann, wenn es sich darum gehandelt hat, dies Centralstellen gegenüber zu thun, in rücksichtslosester und offenster Weise dargelegt. Ich halte aber nicht dafür, daß es sehr politisch ist, dergleichen Schäden öffentlich bloßzustellen. (Abgeordneter Vasevi: Besonders, wenn sie nicht wahr sind.) Meine Herren! Bemühen wir uns jeder in unserem Kreise, und ein solches Bemühen kann einen guten Erfolg haben, daß Triest endlich seine zweite Bahnverbindung bekommt. Lassen wir Fernerstehenden wenigstens den Streit, ob die eine oder andere Bahnlinie sich vortheilhafter darstellt. Ich von meinem Standpunkte hätte nichts dagegen, wenn man Triest noch drei oder vier Verbindungen gibt. Je mehr Wege zum Meere, desto besser, und ich erwähne auch das Project, das von vielen als Utopie betrachtet wird, Triest durch einen Canal mit dem Reiche zu verbinden. Vor solch großen Projecten scheuen andere Staaten nicht so zurück, und wenn wir die enormen Canalprojecte Rußlands ansehen, so wäre unser Project gegenüber dem enormen Vortheil, den es Triest und dem Reiche bringen würde, nicht so kurz von der Hand zu weisen. Wir brauchen gegenüber Triest nichts Neues zu thun, wir brauchen nur das zu

thun, was wir gestern vom verehrten Herrn Referenten gehört haben, was andere Nationen für ihre Seehäfen, für ihre nationale Flagge thun, opferwillig sein und nicht kleinlich und den Triestinern das zu gewähren, was Triest unbedingt haben muß. Wir nützen dadurch mehr noch als Triest uns selbst, und wenn wir alle Triester Fragen immer von dem Standpunkte aus behandeln, daß die Triester Fragen nicht nur sogenannte Triester Fragen, sondern Reichsfragen sind, nützen wir in erster Linie dem Reiche. (Lebhafter Beifall.)

Referent kaiserlicher Rath **Schwarz.**

Es dürfte vielleicht die künftige Discussion in einer Weise beeinflussen, wenn ich heute nochmals wiederhole, daß ich ebensowenig wie der unmittelbare Herr Vorredner auf der unbedingten Richtigkeit meiner Ziffern beharre. Ich habe bereits gestern erklärt, ich werde der erste sein, der sie rectificirt, wenn man mich eines Besseren belehren wird.

Um aber die erhobenen Vorwürfe des Herrn Kammersecretärs Hoenig gegen meine angeblich aggressive Art auf das richtige Maß zurückzuführen, gestatten Sie mir, nur zwei Punkte aus meinem gestrigen Referate vorzulesen. Liest aus dem Referate die Stellen von:

In Indien spielt der Lloyd eine erste Rolle. Man kennt unsere Artikel von der besten Seite. Das hängt damit zusammen, daß man in dem Lloyd einen verhältnißmäßig raschen und verläßlichen Boten für die dortigen Häfen hat. Wir machen nach Bombay unser größtes Geschäft, weil der Lloyd in 17—18 Tagen dahinfährt und wir zwei Verbindungen im Monate mit diesem Hafen haben. Nach Calcutta ist der Absatz schon ein geringerer, weil die Umladung unvermeidlich ist und die Verbindung kaum einmal im Monate stattfindet, die Reisedauer überdies eine lange ist; Rangoon, ein anderer wichtiger Hafen, ist für unseren Absatz aus den gleichen Gründen wie Calcutta von untergeordneter Bedeutung. So läßt sich selbst in Britisch-Indien auf Schritt und Tritt nachweisen, daß unsere Handelsinteressen nur dort gefördert werden, wo wir rasch bedienen können. Ein Beweis, daß die Export- und die Lloyd-, beziehungsweise Schifffahrtsfrage von einander nicht zu trennen sind.

Wie man aus so einer erstclassigen Anerkennung der Leistungen einer Gesellschaft dort, wo sie thatsächlich Leistungen bietet, einen Schluß ziehen kann, wie mein geehrter Herr Vorredner, das überlasse ich Ihrem Urtheile. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Handelskammer-Vicepräsident Ritter v. **Dierzer.**

Ich danke zunächst dem Herrn Präsidenten des Exportvereines, daß er uns die Möglichkeit geboten hat, diese interessanten Verhandlungen anhören zu können.

Wir Oberösterreicher sind gute Oesterreicher und wünschen vor Allem, daß das österreichische Triest prosperire. Der Herr Referent hat in der ersten Sitzung gesagt, in großen Fragen müssen kleinliche Nebensachen außer Betracht kommen. Eisenbahnfragen sind aber wichtig, und Eisenbahnsünden gehören zu den Todsünden, sie sind gewöhnlich irreparabel. Ich habe in Vertretung Oberösterreichs an dem Tage von Klagenfurt und von Prag theilgenommen. Oberösterreich steht heute ganz auf dem Standpunkte der Beschlüsse dieser beiden Tage. Es ist nicht zu zweifeln, daß kein oberösterreichischer Abgeordneter, welcher Partei er auch immer angehört, gefunden wird, der diesen Standpunkt verläßt. Sollte dieser Standpunkt im Interesse des Reiches und Triests eine Abänderung finden, würden vielleicht die oberösterreichischen Abgeordneten dafür einstehen, aber unter der Voraussetzung, daß die für Oberösterreich so wichtige Verbindung über den Pyhrn vorher fertiggestellt wird. Der Weg zwischen Triest und Prag ist durch Oberösterreich am kürzesten. Die Kammer von Prag, die wichtigste Kammer, wünscht ihn. Böhmen ist das wichtigste industrielle Land und hat das meiste Interesse an einer Verbindung mit Triest. Es mag ja richtig sein, daß für Triest die Tauernbahn noch mehr Vortheile bietet, die den süddeutschen Ländern die Benützung von Triest möglich macht. Aber auch hier erinnere ich mich an ein früher gefallenes Wort: So gute Alliirte die Deutschen in politischer Beziehung für uns sind, wirthschaftlich sind sie gewiß unsere argen Gegner. Ich habe Einblick in das Eisenbahnwesen und habe gefunden, daß das angrenzende Bayern die österreichischen Eisenbahnverhältnisse an der Grenze sehr wenig wahrt, im Gegentheile uns da entgegenarbeitet. Hat nun Oesterreich die großen Summen für die Tauernbahn ausgegeben, würde wahrscheinlich der größte Theil des Netzes der Tauernbahn den Süddeutschen zufallen. Fraglich aber ist es, ob Triest daraus großen Vortheil ziehen kann, schon mit Rücksicht auf die Eisenbahn-Tarifpolitik, die außerhalb seiner Macht liegt. Ein Krieg in dieser Hinsicht mit dem Auslande wäre aber wohl nicht gescheit. Deshalb steht Oberösterreich auf dem Standpunkte der Prager Beschlüsse und wird auf ihnen auch stehen bleiben.

Herrenhausmitglied Ritter von **Prosketz**. (Von lebhaftem Beifalle und Händeklatschen begrüßt.)

Hochgeehrte Versammlung! Meine sehr geehrten Herren! Nur sehr kurze Zeit werde ich Ihre Geduld in Anspruch nehmen. Ich stehe seit jeher auf dem Standpunkte der Eisenbahntrace Mallnitzer Tauern—Tarvis—Predil—Görz—Triest. Ich bin gewiß sehr objectiv, denn ich bin oben im Norden situirt, bin Kammerrath in Olmütz, Sie können mir nicht nachsagen, daß ich eine Sympathie oder eine Antipathie gegen die oder jene Eisenbahntrace habe. Ich bin ein alter Centralist, der für den Segen und das Wohl Oesterreichs immer einsteht, (lebhafter Beifall und Händeklatschen), weil ich mir immer sage: In hoc signo vinces.

Ich will Ihnen hier ein Erlebniß in Erinnerung bringen als Beweis für die Trace Tauern—Tarvis—Predil—Görz—Triest. Als ich vor einigen Jahren, es dürfte um 1894 gewesen sein, meinen hochgeehrten Freund, Se. Excellenz Graf Franz Coronini in Görz, besuchte, kam zufällig der

gewiß unvergeßliche ehemalige Kriegsminister, Se. Excellenz Baron Kuhn, auch dahin zum Besuche. Es war im Landhause, er hat mich nicht gleich erblickt, und als er sich Sr. Excellenz präsentirt hatte, trat ich vor. Nach verschiedenen Pourparlers fragte ich bei dieser Gelegenheit Se. Excellenz: »Was halten Sie von der Linie Tauern—Tarvis—Predil—Görz?« Da sagte er mir Folgendes: »Diese Linie muß gebaut werden, die ist auch strategisch die richtigste Linie.« Als ich einwarf, man behaupte, daß diese Linie wegen Pontebba strategisch sehr gefährlich sei, sagte er, gerade wegen der Pontebbalinie muß diese Linie hart an der Grenze gebaut werden. Wenn er Kriegsminister geblieben wäre, wäre die Bahn vielleicht schon lange im Betriebe. Es kamen dann die damaligen Verhältnisse im Abgeordnetenhause zur Sprache, dem ich 38 Jahre als Mitglied angehört habe, während ich jetzt durch die Gnade Sr. Majestät ins Herrenhaus berufen wurde. Damals hieß es auch Arlberg—Predil—Görz—Triest. Ein hervorragender Abgeordneter, der zu dem sogenannten Streichquartett gehörte, hat aber gesagt: (Sparen ist manchmal auch eine riesige Verschwendung.) »Das ist zuviel auf einmal, die eine oder die andere Linie, nicht beide.« Und darauf hat der damalige Finanzminister gesagt: »Dann gar keine!« Was war die Consequenz? Gotthard—Genua—Pontebba—Venedig. Und jetzt denken Sie darüber nach, wie wir dadurch geschädigt wurden. Es ist immer mißlich, sich auf einen Todten zu berufen, aber Sie werden mir glauben, und könnte ich allenfalls als Zeugen nur Se. Excellenz den Grafen Franz Coronini in Görz anführen. Ich habe das Vorgehende nur in Kürze erwähnt, weil Se. Excellenz Baron Kuhn gewiß ein großer Stratege war. Ich bedaure nur, daß damals solche große Fehler gemacht wurden. Wir kommen überall zu spät, und wir sind jetzt wieder durch die unglückseligen politischen Verhältnisse in Oesterreich, die bald drei Jahre dauern, wenigstens — günstig gerechnet — um 50 Jahre zurückgeblieben. (Zustimmung.) Lesen Sie doch die letzte große sensationelle Rede des Grafen Bülow in Berlin. (Zustimmung.) Es hat mich Wehmuth ergriffen, wie ich aus dieser Rede überzeugt wurde, daß wir in Oesterreich volkswirthschaftlich und auch in vielem Anderen so sehr zurückgeblieben sind, daß unser nicht mit einer Silbe Erwähnung gethan wird, während sogar von dem finanziell und volkswirthschaftlich nicht besonders günstig situirten Italien die Rede ist. Lesen Sie z. B. den Gruß des ungarischen Handelsministers Hegedüs an Lord Norfolk, den General-Postmeister in London, gelegentlich der Eröffnung der directen telephonischen Verbindung zwischen London und Budapest. Von Oesterreich ist da keine Rede. Und was hat der deutsche Reichsbank-Director jüngst bei der Debatte über das Geldwesen im Reichstage gesagt? »Diese« — nämlich die Goldvalutafrage — »ist bei uns gelöst. Wir, die wir keine Schuldnernation sind, sondern eine Gläubigernation, haben uns über die Goldwährung nicht mehr den Kopf zu zerbrechen.« Und was sind wir Oesterreicher für eine Nation? Und warum? Weil wir nicht den Muth haben, initiativ vorzugehen und rationell zu arbeiten und selbst, wie z. B. Rußland, productive Schulden zu machen. Rußland hat ganz gut gewußt, warum es den Präsidenten in Paris küßt und bis zum Ueberdruß sich die Marseillaise vorspielen läßt. Das kostet bislang die Franzosen, wenn ich nicht irre, an 6000 Millionen Francs,

damit baut man die sibirischen Bahnen, großartige Schiffahrtscanäle, Hafen u. s. w.

Das wollte ich Ihnen, meine sehr geehrten Herren, nur en passant ins Gedächtniß rufen. Ich bedaure, daß ich schon mit einem Fuße im Grabe stehe (lebhafte Oho-Rufe); jawohl, ich bin als 81er jeden Tag ins Jenseits fertig. Wenn ich nun sehen muß, daß meine Ideale für mein geliebtes, schönes zukunftreiches Oesterreich mit mir in die Grube fahren müssen, so stimmt mich das zu Thränen als alten, man mißverstehe mich nicht, centralistischen Oesterreicher. Als ich vor 62 Jahren als junger Mann nach Berlin kam, wie hat man da noch vom Tintenfaß der Spree und der Streusandbüchse Berlin-Brandenburg, des heiligen römischen Reiches gesprochen, wie wurde damals die kleine Borussia sehr wenig beachtet! Und was ist heute aus ihr für eine mächtige respectvolle Weltdame geworden! Man hat die Bagdadbahn abzuschließen den Muth gehabt, und Director Siemens von der deutschen Bank ist jetzt dafür vom deutschen Kaiser geadelt worden. Was werden wir durch die sibirische, durch die Bagdadbahn für Ueberraschungen bald erfahren? Ich selbst habe viele Jahre hindurch in die Levante exportirt. Wir Oesterreicher waren, es ist noch nicht so lange her, die Herren im Orient, und heute müssen wir dort und auch schon anderswo förmlich um den Absatz betteln gehen. (Zustimmung.)

Ich will, meine sehr geehrten Herren, Ihre Geduld nicht weiter in Anspruch nehmen. Ich schließe meine kurze Rede. Meine Herren! Glauben Sie einem alten Manne, der viel erfahren, viel erlebt hat. Ich glaube immer, Worte sind Zwerge und Thaten sind Riesen: verba movent, exempla trahunt facta loquuntur. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen. — Redner wird beglückwünscht.)

Reichsrathsabgeordneter Hofrath **Kupelwieser.**

Es ist außerordentlich schwer, nach einem so hervorragenden Redner, der so warm zum Herzen spricht, in so vorgerückter Stunde das Wort zu ergreifen, und doch halte ich es für meine Pflicht, das zu thun. Wir sind ja Alle, die wir hier anwesend sind, bestrebt, eine zweite und eventuell auch dritte und vierte Verbindung mit Triest zu schaffen, damit Triest und unser Handel aufblühe. Es wird nun von mehreren Linien gesprochen. Ich glaube aber, hier ist eigentlich nicht der richtige Platz, um darüber zu entscheiden, welche der Linien genommen werden soll. Jede der Linien hat etwas für sich und etwas gegen sich.

Für die Tauern-Predil-Linie hat der Herr Secretär und Herr Büchelen, sowie Herr v. Proskowetz gesprochen, für die anderen Linien — ich will nicht sagen, gerade für diese oder jene — hat heute eigentlich nur der Vertreter von Linz gesprochen, dann mit ein paar Worten der Herr Dr. Seidler von Leoben, und dann haben wir gehört, daß eine Reihe von Handelskammern, und zwar die von Klagenfurt, deren Vertreter Herr Bergrath Hinterhuber, auch anwesend ist, so wie viele von Böhmen 2c. sich dahin schriftlich geäußert haben, daß man im Allgemeinen für die Linie stimmen würde, die durch die Mitte unseres Landes heruntergeht, weil man der

Ansicht ist, daß man dadurch mehr der österreichischen Industrie zu Hilfe kommt, während die Tauern-Predil-Linie eigentlich nur den Zwischen-, den Transithandel aus Süddeutschland nach Triest unterstützt und dadurch die Interessen Triests, die ja gefördert werden müssen, fördert.

Ich muß offen gestehen, obwohl ich die Gegenden alle genaue kenne und die Uebergänge begangen habe, bin ich heute doch nicht in der Lage, darüber zu urtheilen, welche der Linien wirklich die richtige ist. Das läßt sich nicht so leicht beantworten. Ich habe im Jahre 1896 mit Erlaubniß des damaligen Eisenbahnministers vom Herrn Hofrath Wurmb jene Daten bekommen, welche mir Aufschluß gegeben haben über die Distanzen, Höhenübergänge, Tunnellängen und auch über die Kostenvoranschläge, aber etwas, was zur richtigen Beurtheilung nothwendig ist, habe ich nicht bekommen und auch in gar keiner Broschüre gefunden. Man muß nachweisen, wenn man sich für die eine oder die andere Bahn entschließen will, welche Handelsbeziehungen durch Erbauung der einen oder anderen Linie geändert und wie sie geändert werden. Eine etwas theuere Bahn wird unter Umständen eine bessere sein. Ich traue mich, wie gesagt, nicht darüber heute zu entscheiden. Ich hoffe aber, daß uns Se. Excellenz der Herr Eisenbahnminister zur Zeit, wenn er uns bezüglich irgendeiner Linie eine Vorlage macht, die nöthigen Aufklärungen geben wird. Ein Anderer kann die Details nicht so genau kennen.

Herr Ingenieur Büchelen hat der zweiten Bahnverbindung mit Triest, der Linie: Pyhrn—Rottenmann 2c., die von so vielen Handelskammern befürwortet wurde, jede Berechtigung abgesprochen, welche Aeußerung meiner Ansicht nach zu weit ging. Ich weiß, daß die Linie viel theurer ist, als die Tauernlinie. Die entsprechenden Daten, die ich im Jahre 1896 im Ministerium bekommen habe, finden Sie in den Mittheilungen des Handelsmuseums von Herrn Dr. Seidler zusammengestellt. Die Verbindung Linz—Triest wird durch diese Linien um 200 Kilometer kürzer. Das ist doch schon eine ziemlich bedeutende Abkürzung. Diese kommt der gesammten böhmischen Industrie zu Gute, welche nach Triest Frachten liefern will, theilweise auch den mährischen Industriellen, aber sie kommt auch Süddeutschland zu Gute, und der Verkehr von Süddeutschland wird durch diese Linie nicht abgelenkt und Triest nicht entzogen. Die Linie von Unterrohr bei Linz über Wels geht in gerader Linie hinaus über Passau, Regensburg, Nürnberg. Das ist der ganze Theil von Deutschland, der zu dieser Linie gravitirt. Es wird also vielleicht die Vorwürfe, die man gegen diese Linie erhebt, beheben, wenn man bedenkt, daß ein großer Theil des Verkehres mit Deutschland, wenn man auch diese Linie baut, trotzdem Triest zu Gute kommt.

Diese Linien, die da erwähnt werden, führen zum Theile auch durch wenig industriereiche Gegenden Oesterreichs, aber auch die Tauernlinie geht nicht durch industrielle Gegenden, und die Predillinie bis Sta. Lucia auch nicht, und in Sta. Lucia treffen die beiden Linien zusammen.

Also die Auslagen für die Verbindung von Sta. Lucia nach Görz und über Görz nach Triest und die Auslagen, die in Triest nothwendig

werden, um nach St. Andrä zu kommen, sind für beide Linien ganz dieselben. Das Einzige ist, daß der Theil Süddeutschlands, der südlich der Strecke Passau—Regensburg—Nürnberg liegt, vielleicht weniger begünstigt wird, als wenn man die Tauernbahn baut. Dafür ist die inländische Industrie besser begünstigt, wenn man diese Linie baut.

Ich bin heute nicht in der Lage, ein definitives Urtheil darüber zu fällen, weil mir eine Menge jener Daten, die zur Beurtheilung der Sache nothwendig sind, fehlen. Ich hoffe, daß der Eisenbahnminister uns alle nothwendigen Daten über die Kosten und für die Länge der Bahnen und über den Einfluß der einzelnen Linien auf die Verkehrsverhältnisse geben wird, da wir erst danach im Stande sein werden, richtig zu beurtheilen, welche der Linien für uns, unseren Handel und unsere Industrie, für Triest und das ganze Vaterland die beste ist.

Ich will Ihre Zeit nicht länger in Anspruch nehmen und schließe. (Lebhafter Beifall.)

Herrenhausmitglied Ritter v. **Proskowetz.**

Um nicht in den Verdacht zu kommen, daß ich vielleicht nur für eine Eisenbahnlinie, für die Mallnitzer Tauern—Tarvis—Predil—Görz—Triest-Linie schwärme, erkläre ich hier, und da bin ich Russe, Franzose, Reichsdeutscher, Engländer, je mehr Communicationswege zu Wasser und zu Lande, Schifffahrtscanäle, Eisenbahnen, desto besser für den Staat, das Land und für die Bevölkerung. Ich werde also auch für die zweite Bahn, z. B. Karawanken, stimmen, und Triest wird dabei nicht schlecht fahren. Was aber der Herr Vorredner gesagt hat von den 200 Kilometer näher in gerader Linie, so muß ich sagen, im bürgerlichen Leben ist der gerade Weg wohl der beste, aber im Communicationsleben ist der gerade Weg oft der schlechteste und im Verkehrsleben kommt man auf Umwegen oft viel schneller und viel besser auch weiter. (Lebhafte Heiterkeit.)

Regierungsrath Director **Heimbold.**

Meine Herren! Gestatten Sie, daß ich Ihre Zeit einige Augenblicke in Anspruch nehme.

Ich möchte Ihnen zunächst zu den ersten Ausführungen über den Verkehr von Triest eine Statistik unterbreiten, die etwas Anderes zeigt als das, was wir gestern hier gehört haben. Ich habe hier den Landverkehr und möchte Ihnen einige Ziffern vorführen.

Im Jahre 1876, also vor fast 25 Jahren, betrug die Güterbewegung zu Lande nach Triest 5 Millionen Metercentner, die Güterbewegung zu Lande aus Triest 2,700.000 Metercentner, das sind zusammen 7,700.000 Metercentner. Dieser Verkehr betrug im Jahre 1898: Import zu Lande nach Triest 8 Millionen Metercentner gegen die obigen 5 Millionen Metercentner, die Ausfuhr zu Lande betrug 7,200.000 Metercentner gegen die damaligen 2,700.000 Metercentner, zusammen betrug der Verkehr 15,200.000 Metercentner gegen die damaligen 7,700.000 Metercentner. Daraus ersehen Sie, daß sich der Import zu Lande wesentlich ge-

hoben hat, um 3 Millionen Metercentner, daß aber der Export zu Lande, respective die Ausfuhr zu Lande sich um das Dreifache, der Gesammtverkehr um das Doppelte gehoben hat.

Diese Ziffern zeigen, daß jener Theil des Verkehres, der durch die Aufmachung Fiumes weniger berührt wurde, in diesen 25 Jahren um das Dreifache gewachsen ist.

Wenn der Import zu Lande nach Triest nicht so gewachsen ist, ist das eine natürliche Sache, indem nach dem Jahre 1876 Ungarn seinen Verkehr in den eigenen Seehafen Fiume lenkte, so den Verkehr mit Hartholz und Gerste, die so massenhaft Ungarn im Wege der Adria verlassen.

Trotz dieser Ablenkung hat der Verkehr auch nach Triest von 5 auf 8 Millionen Metercentner sich erhöht. Also alle Ausfuhr von Fiume ist überholt worden, und die Einfuhr nach Triest hat um das Dreifache zugenommen. Das ist wesentlich gegenüber den Daten, die uns der Herr Vereinssecretär mitgetheilt hat. Um Ihnen aber zu zeigen, daß die Sache auch in den letzten Jahren noch wesentlich ist, nenne ich Ihnen das Jahr 1889. Damals betrug der Import zu Lande in Triest 7,300.000 Metercentner und die Ausfuhr zu Lande 3,700.000 Metercentner, das sind zusammen 11 Millionen Metercentner gegen 7,200.000 Metercentner und 2,700.000, zusammen 15,200.000 Metercentner im Jahre 1898. Also in den 9 Jahren 1889 bis 1898 hat sich die Ausfuhr zu Lande aus Triest verdoppelt. Das ist denn doch sehr interessant.

Ich bemerke übrigens, daß die totale Landbewegung Triests sich wesentlich gehoben hat und 1898 mit 15,200.000 Metercentner die größte Höhe erreicht hat, die überhaupt da war. Sie betrug 1897 14,100.000 Metercentner und die weiter zurückliegenden Jahre 12 und 11 Millionen Metercentner. Das zeigt, daß die Bewegung von Triest nicht so stagnirend ist, wie es dargestellt wird. Natürlich mit Hamburg können wir das nicht vergleichen. Hamburg hat ein ausgedehntes Hinterland, das wir nicht haben, dann liegt Triest geographisch sehr schlecht, weil es nur eine Eisenbahn und keinen Fluß hat, während die Flüsse im Norden eine ungeheure Ausbildung erfuhren. Ich erinnere nur an die Elbe. Dazu kommt, daß Triest seewärts geographisch eigentlich nicht anders liegt, als Hamburg und London, weil die Seefrachten erfahrungsgemäß so ziemlich immer die gleiche Höhe haben. London gibt den Ton, an und die anderen Häfen machen es London nach.

Bezüglich des Levanteverkehrs hat gestern ein Herr gesagt, daß von Preußisch-Schlesien der deutsche Levantetarif billiger ist als die Fracht von Oesterreichisch-Schlesien nach Triest. Ich will das widerlegen, weil gerade solche Worte selten widerlegt werden und dann fortklingen, und dann hört man solche Sachen, die unrichtig sind und in nichts zerfallen bei näherer Prüfung. Von Oderberg nach Hamburg sind 792 Kilometer per Bahn, von Oderberg nach Triest 805 Kilometer per Bahn, also das ist ziemlich gleich, Hamburg liegt etwas näher. Nun ist der deutsche Levantetarif im vorigen Jahre und dieses Jahr umgearbeitet und thatsächlich neuerdings billiger geworden, gegenwärtig ist er etwas billiger, als der österreichische Levantetarif, der noch nicht erneuert wurde. Es haben sich Schwierigkeiten ergeben, die noch nicht

besiegt sind. Aber dann wird der österreichische Levanteverkehr dem deutschen Levanteverkehr im Großen und Ganzen nichts nachzugeben haben. Ich bemerke nur zu dem gestern angeführten Beispiele, daß thatsächlich über Oberberg—Hamburg der deutsche Levantetarif einen Satz hat, der billiger ist, als der Satz des österreichischen Levanteverkehres. Der Gesammtsatz von Oberberg nach Constantinopel gerechnet, ist in einem Falle billiger. Aber im großen Ganzen sind die Sätze ganz gleich. Nachdem die Classificationen aber gleich sind, sind die Sätze gleich bei gleichen Entfernungen, die landseits zu bewältigen sind.

Das hat mir nun Anlaß gegeben, einige Ziffern aufstellen zu lassen, die interessant sind und die ich in Kürze mittheilen möchte. Ich habe aufs Geradewohl heute Früh Sätze herausziehen lassen. Z. B. kostet die Fracht für Felle und Häute von Bremen nach Böhmisch-Kamnitz (587 Kilometer) — ich rechne nach Bahnkilometern — 379 *h*, von Hamburg nach Böhmisch-Kamnitz (552 Kilometer) 379 *h*, von Triest nach Böhmisch-Kamnitz (1055 Kilometer) 378 *h* und 364 *h*, das ist also eine doppelt so lange Strecke und in jedem Falle ist das absolut billiger. Dann Bremen—Prag (692 Kilometer) 379 *h*, Hamburg—Prag (657 Kilometer) 379 *h*, Triest—Prag (941 Kilometer) 328 *h* und 330 *h*, also um 49 *h* noch billiger.

Dann Zucker: Hamburg—Aussig (550 Kilometer) 299 *h*, Triest—Aussig (1047 Kilometer) 232 *h*, also um 67 *h* billiger bei 500 Kilometer Distanz mehr. Das sind Sätze, die sehr zu denken geben. Dann Hamburg—Pečck (704 Kilometer) 378 *h*, Triest—Pečck (960 Kilometer) 222 *h* und 212 *h*.

Kaffee: Bremen—Aussig (585 Kilometer), Frachtsatz pro 10.000 Kilogramm 379 *h*, Hamburg—Aussig (550 Kilometer) 379 *h*, Triest—Aussig (1047 Kilometer) 428 *h*.

Palmöl, Palmkernöl, Cocosnußöl: Bremen—Aussig (585 Kilometer) 379 *h*, Hamburg—Aussig (550 Kilometer) 379 *h*, Triest—Aussig (1047 Kilometer) 320 *h*.

Baumwolle: Bremen—Aussig (585 Kilometer) 235 *h*, Hamburg—Aussig (550 Kilometer) 222 *h*, Triest—Aussig (1047 Kilometer) 223 *h*.

Reis: Bremen—Böhmisch-Leipa (594 Kilometer) 286 *h*, Hamburg—Böhmisch-Leipa (559 Kilometer) 286 *h*, Triest—Böhmisch-Leipa (1016 Kilometer) 241 *h*, also um 45 *h* billiger und 457 Kilometer mehr. Ferner: Bremen—Prag (692 Kilometer) 286 *h*, Hamburg—Prag (657 Kilometer) 286 *h*, Triest—Prag (941 Kilometer) 218 *h*.

Jute: Bremen—Hohenelbe (729 Kilometer) 317 *h*, Hamburg—Hohenelbe (664 Kilometer) 317 *h*, Triest—Hohenelbe (1025 Kilometer) 244 *h*, also um 73 *h* billiger, um 361 Kilometer mehr. Dann Bremen—Prag (692 Kilometer) 318 *h*, Hamburg—Prag (657 Kilometer) 318 *h*, Triest—Prag (941 Kilometer) 226 *h*.

Wir haben eine Masse solcher Beispiele berechnet, und zwar aufs Gerathewohl, und sie lassen sich unendlich vervielfältigen. Ich will aber Ihre Geduld nicht länger in Anspruch nehmen. Tarifarisch geschieht für Triest Ungeheueres, und mit außerordentlichen Opfern wird daran gearbeitet.

Die Bahn scheut, um die geographische Ungunst Triests auszugleichen, vor keinem Opfer zurück und arbeitet schon heute zur Regie und unter der Regie.

Referent Secretär **Schwarz.**

Ich will nur thatsächlich berichtigen, daß Regierungsrath Heimbold mir gegenüber eigentlich offene Thüren eingerannt hat. Ich habe ja selbst erklärt, daß eine entsprechende statistische Zunahme Triests in seinem Verkehre sowohl zur Bahn, als zu Schiff sich constatiren lasse. (Regierungsrath Heimbold: Ich wollte auch gar nicht gegen Ihre Ziffern sprechen. Ich habe sie nur von einer anderen Seite beleuchtet.)

Kammerrath **Fritz Hanisch.**

Ich will nur ganz kurz den Standpunkt der Grazer Kammer dahin präcisiren, daß sie der Ansicht ist, daß der Norden des Reiches in der Mitte direct mit Triest zu verbinden wäre, und zwar von Linz über Rottenmann herunter. Diese Bahn würde jedenfalls mehr industrielle Orte streifen als die anderen projectirten Linien. Dort ist gar keine Industrie. Im Uebrigen schließe ich mich den Ausführungen des Herrn Dr. Seidler voll und ganz an.

Börserath **Gibian.**

Meine Herren! Als Vertreter der Börse für landwirthschaftliche Producte möchte ich einige wenige Worte sprechen, um die Mängel darzulegen, welche den österreichischen Getreidehandel bisher verhindert haben, Triest als Handelsplatz zu benützen und welche ihn nothgedrungen nach Fiume drängten.

Die ungarische Regierung hat die größten Anstrengungen gemacht, um Fiume zu heben und den Getreideexport durch billige Bahntarife, durch Privilegien für Lagerhäuser und Vortheile aller Art besonders zu begünstigen. Für Triest ist dagegen wenig oder nichts gethan worden.

Zunächst ist es der Mangel an geeigneten Lagerräumen zur Einlagerung von Getreide. Beides ist aber für den Exporteur unerläßlich; denn das Getreide muß, um für den Exporteur tauglich zu sein, gewissen Manipulationen, wie Mischen u. s. w., unterzogen und namentlich durch geeignete Maschinen gut gereinigt werden.

In Fiume sind alle Vorbedingungen gegeben. Große luftige Lagerräume, vorzügliche, der Neuzeit entsprechende maschinelle Einrichtungen und andere wichtige Begünstigungen stehen dem Handel zur Verfügung. Jede per Bahn ankommende Getreidesendung genießt eine dreiwöchentliche Lagerfreiheit. Dies ermöglicht, daß Waare von verschiedenen Stationen nach Fiume dirigirt, daselbst gemischt, manipulirt wird und die Ankunft des Dampfers abwarten kann, ohne daß besondere Kosten dadurch entstehen.

Es ist erwähnenswerth, daß der Export von Gerste sich in den letzten Jahren zusehends, vergrößert und man nimmt an, daß einzelne Relationen, welche früher via Elbe-Hamburg nach England und Holland

gingen, jetzt ihren Weg über Fiume nehmen, da sie dort alle Vorkehrungen finden, die sie brauchen.

Wie ganz anders sieht es in Triest aus! Es sind keine passenden Räume vorhanden; die für Getreideeinlagerung vielleicht benützbaren Magazine liegen in höheren Stockwerken und sind mit Asphalt gepflastert und eignen sich in Folge dessen nicht zur Einlagerung von Getreide in losem Zustande. An maschinellen Einrichtungen zur Reinigung fehlt es beinahe vollständig.

Dazu kommt noch ein schwerwiegendes Moment. Die Spesen in Triest sind wesentlich höher als in den meisten großen Hafenplätzen. Sie belaufen sich beinahe auf das Dreifache der Fiumaner Spesen, und dies ist bei den genauen Calculationen, die der Getreidehandel im Weltverkehre pflegen muß, unüberbrückbar.

Der Export liegt zum großen Theile in den Händen von österreichischen Firmen, die es gewiß vorziehen würden, ihre Waare nach Triest zu senden statt nach Fiume, aber es ist ihnen leider ganz unmöglich gemacht.

Ebenso verhält es sich mit dem Import von Getreide. Wenn auch dieser kein regelmäßiger ist, so werden doch in manchen Jahren größere Mengen eingeführt. So war es im Jahre 1897, wo größere Quantitäten amerikanischen und russischen Getreides importirt werden mußten. Die Versorgung der Alpenländer wäre am leichtesten von Triest aus geschehen. Einige Firmen machten den Versuch, der aber die traurigsten Erfahrungen zur Folge hatte. Es geschah, daß vier bis fünf Dampfer nahezu gleichzeitig einliefen. Eine große Verwirrung entstand. Es fehlte an Allem. Die Arbeitskräfte waren ungenügend. Die Arbeiter ersahen ihren Vortheil und strikten und erzwangen eine Lohnaufbesserung. Die Löschung der Dampfer konnte nur mit großer Mühe und sehr umständlich bewältigt werden. Die Spediteure waren in Verzweiflung. Es fehlte an Waggons zur Weiterbeförderung; das Getreide mußte zum Theil eingelagert werden, die freien Magazine waren spärlich, und dort, wo Magazine leer waren, konnten die Dampfer nicht anlegen, und an der Lände, wo sie angestellt wurden, waren keine Magazine vorhanden, so daß das Getreide per Achse zugeführt werden mußte. Die Böden der Magazine, mit Asphalt gepflastert, konnten zur Einlagerung in geschüttetem Zustande nicht verwendet werden, und eine Firma, die es dennoch wagte, erlitt großen Schaden, da die Waare warm wurde und dem Verderben ausgesetzt war. Es mußten daher unter großen Kosten leere Säcke von Wien und Budapest herbeigeschafft werden, damit das Getreide in Säcken eingelegt werden konnte.

Dazu kamen die außerordentlich hohen Spesen der Ausladung u. s. w., so daß den betreffenden Firmen die Lust verging, weitere Versuche zu unternehmen. Die Kosten der Ausladung betragen in Triest $8^1/_2$—15 Kreuzer pro 100 Kilogramm, während sie in Venedig $8^1/_2$ Centesimi, in Antwerpen 12 Centimes, in Fiume 5 Kreuzer betragen! Die Ziffern sprechen selbst für sich.

Im letzten Monat ist eine Maßregel erflossen, welche geeignet ist, den österreichischen Getreidehandel, namentlich den Gersteexport, schwer zu

schädigen. Auf Veranlassung der ungarischen Staatsbahnen wurde den Marburger Lagerhäusern die Reexpeditionsbegünstigung nach Fiume entzogen. Marburg war bisher der Stapelplatz für jenes Getreide, welches auf ungarischen Stationen der Südbahn angekauft wurde, ohne vorher eine Bestimmung zu haben. Von da konnte es nach Süddeutschland, der Schweiz, Ostfrankreich, den Alpenländern, nach Triest und Fiume zu den directen Frachtsätzen expedirt werden. Von Marburg war nach allen diesen Relationen im Reexpeditionswege zu gelangen, und der Exporteur konnte ohne Gefahr einkaufen und die Waare in Marburg einlagern, ohne sie schon verkauft zu haben, denn es standen ihm alle Wege offen.

Vom 1. Jänner 1900 an ist aber der Weg nach Fiume verschlossen, da die gebrochenen Frachtsätze sich zu hoch stellen. Die Reexpedition nach Triest wäre nach wie vor offen und sicherlich würde der Export gern davon Gebrauch machen, wenn in Triest die gleiche Vorbedingnng gegeben wäre, was aber leider nicht der Fall ist.

Eine der bedeutendsten Gersteexport-Firmen, welche auch in Oesterreich eine Niederlassung hat, wendet sich in einer Zuschrift an die Kammer der Börse für landwirthschaftliche Producte und sagt unter Anderem:

»Fiume ist bisher fast ausschließlich für den Export ungarischer Gerste der einzig geeignete Ausfuhrshafen gewesen, nicht allein wegen seiner regelmäßigen Dampferverbindung nach den englischen Häfen, nach Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam u. s. w., sondern hauptsächlich, weil Fiume specielle Einrichtungen zur losen Gerstenlagerung und der Neuzeit entsprechende maschinelle Putzereien besitzt. Die letzteren fallen am meisten ins Gewicht, denn zur maritimen Verladung von Gerste ist vorherige gute Reinigung auf groß angelegten maschinellen Putzereien unerläßlich. Solche Einrichtungen fehlen in Triest vollständig und stellen diesen sonst sicher vorzuziehenden Hafenplatz für die Gersteausfuhr außer Concurrenz. Es ist dies sehr zu bedauern, denn nachdem Fiume via Marburg nicht mehr zu erreichen ist, wäre die natürlichste Folge, daß Triest an die Stelle Fiumes treten würde.

Unser Vorschlag geht nun dahin, es mögen in Triest specielle Einrichtungen zur Lagerung und Putzung von Gerste im großen Style geschaffen werden, wie solche in Fiume existiren.

Wir glauben, keine schlechten Propheten zu sein, wenn wir voraussagen, daß eine derartige Neuerung einen großen Theil der Gerstenausfuhr von Fiume nach Triest verlegen würde, zumal wenn die Gebühren sich in mäßigen Grenzen halten. Triest verdient schon an und für sich den Vorzug vor Fiume, da in Folge des großen Verkehrs die Auswahl der Dampfer und die Gelegenheit zur Beilegung sicherlich leichter ist.«

Ich brauche wohl nicht hinzuzufügen, von welch eminentem Interesse es für einen Hafenplatz ist, einen Massenartikel wie Getreide heranzuziehen. Die Dampfer, welche Getreide ausführen, bringen Retourfracht, und es ergibt sich von selbst eine große Belebung des allgemeinen Verkehres.

Wenn es daher gelingen würde, gleichwie in Fiume, in Verbindung mit billigen Frachtsätzen nach dem Hafen, solche Einrichtungen zu treffen,

die dem Getreideexport nothwendig sind, so würde Triest sicherlich bald eine erste Stelle einnehmen.

Herr **Christ** (Linz).

Ich bin Fabriksleiter und habe ein Interesse daran, daß die Bahn nicht an der Grenze des Reiches gelegt, sondern, daß eine Verbindung zwischen Prag und Triest geschaffen werde.

Seit 30 Jahren hören wir, daß eine zweite Bahnverbindung mit Triest angestrebt werde. Die Regierung hat viele Eingaben der Handelskammern und der Landtage erhalten und wird die darin angeführten Vorstellungen gewiß in Berücksichtigung ziehen. Sie wird die darin ausgesprochenen Wünsche nicht vollkommen beiseite legen können, sondern wird sie gewiß erfüllen.

Ingenieur **Carl Büchelen**.

Nachdem der Herr Oberst v. Bockenheimer sich selbstverständlich veranlaßt gesehen hat, meinen Ausführungen ein Dementi entgegenzusetzen, so muß ich bemerken, daß schon im Jahre 1895 ein von mir im Localbahnverein gehaltener Vortrag von zuständiger ungarischer Seite dementirt wurde. Allein ich habe auch damals nachgewiesen, daß diese Entgegnung absolut unberechtigt war. Ich erlaube mir diesbezüglich auf die Mittheilungen des Vereines für das Localbahnwesen, Heft 11 aus dem Jahrgange 1895, zu verweisen.

Präsident.

Nachdem Niemand mehr zum Worte gemeldet ist, sehe ich mich veranlaßt, einen mir heute Vormittag zugegangenen Brief des Herrn Commerzialrathes Ignaz Zucker zur Verlesung zu bringen. (Verliest diesen Brief.)

Wien, 11. December 1899.

Hochgeehrter Herr Präsident!

Nachdem ich heute Vormittag es versäumte, mich vor Schluß der Sitzung zum Worte zu melden, und wegen anderer Umstände nicht mehr mündlich interveniren kann, gestatte ich mir auf diesem Wege meine Ansichten über die Triester Fragen zur Kenntniß mit der Bitte zu bringen, sie den anderen Anregungen gütigst anreihen zu wollen.

In erster Linie spreche ich meinen vollen Beifall über das sachliche erste Referat aus, das die Fragen in der objectivsten Weise erfaßt hat und beleuchtet, und wenn es von der Triester Seite Susceptibilitäten erweckt hat, so ist dies aber auch in der Natur der Sache begründet und gelegen, möge aber nicht den Ernst der Dinge verflachen und in das leider zum System gewordene Bett der gegenseitigen Querulirungen leiten. — Daran ist schon allein der österreichische Charakter der Triester Frage zu erkennen, worin zuvörderst alles Trennende Platz gefunden hat, während in der Discussion nur das Einigende gesucht und befestigt werden soll.

Es muß der Thatsache Rechnung getragen werden, daß bis zur Aufhebung des Freihafenprivilegiums Triest ein durch eine Zollinie

getrenntes factisches Ausland gewesen ist und sich dort ein Verkehr in ausländischen Waaren zumeist entwickeln mußte. — Die Niederlagen waren zollfreie ausländische Güter, nicht nur überseeischer Producte, sondern auch industrieller Erzeugnisse. — Erst nach dem Zollanschlusse Triests an die Monarchie konnten dort österreichische Erzeugnisse neben den durch Zölle abgehaltenen fremdländischen Platz finden, und wenn bisher eine inländische Occupation Triests noch nicht stattgefunden hat, so muß dies der relativ kurzen Zeit des Bestandes dieser neuen Verhältnisse zugeschrieben werden, wie auch dem Umstande, daß auch unsere inneren österreichischen Kreise nicht allzu eifrig in der Aufnahme und Verfolgung ihrer Interessen sind und schwer aus ihren gewohnten Wegen heraustreten. Es müßte allerseits intensiv gefördert werden, daß sowie die Großindustriellen es für richtig hielten, in Wien, Budapest 2c. ihre eigenen Fabriksniederlagen zu errichten, damit auch in Triest vorzugehen, wo sie das Feld für ihren Absatz ebenso zu bearbeiten haben, wie es in den anderen inneren Metropolen bereits geschieht; ob sich für diesen Zweck auf Grund der Triester Privilegien nicht auch Erleichterungen herbeiführen ließen für die Förderung von dergleichen Unternehmungen, das wäre dann Sache eines aus Interessenten gebildeten Comités, welches sich mit den parlamentarischen Factoren, wenn einmal die so unendlich wichtigen und die Lebensbedürfnisse des Reiches ausmachenden Sprachenfragen erledigt sind, zu benehmen hätten.

Die Zufuhr nach Triest inländischer, der industriellen und Handelswelt entstammender Elemente dürfte sehr den Zusammenhang dieses See-Emporiums mit dem Staate erhöhen und die Ausdehnungen der Beziehungen nach den levantinischen Handelsgebieten fördern. Das von Seite der persönlichen Bethätigungen in und für Triest, und was die staatlichen anbelangt, so wurden ihnen bereits die beredtesten Worte verliehen, und sei nur noch angefügt, daß gelegentlich der neuen Vertragsverhandlungen mit den fremden Staaten, vornehmlich Deutschland, Gewicht darauf gelegt werde, das Differentialzollsystem im Interesse des Hafens und der damit zusammenhängenden Communications-Anstalten und auch der Industrie, entsprechend zu erweitern und auszugestalten. Bisher auf die Consumptibilien von Kaffee, Thee und Gewürze beschränkt, können ganz gut auch andere Waaren durch Einfuhr zur See begünstigt werden, wie z. B. Eisenwaaren, Gespinnste, Manufacte 2c., die aus England, Frankreich oder Belgien proveniren, und selbst Deutschland kann davon profitiren, wenn seine Exporte über Triest zur See einkommen! Wir sind nämlich nicht bemüssiget, der deutschen Einfuhr einen Vorzug vor den anderen einzuräumen, welche erstere nur um die Palme in Oesterreich mit der fremdländischen ringen möge. Würde dies so eingerichtet werden, so ist die nächste Folge die Einstellung einer deutschen Schifffahrtslinie nach Triest, eventuell die der deutschen Levantelinie, welche allerdings dann auch in Triest werbend um Frachten nach dem Orient aufträte,

und das ist weder für den Export, noch für den Import ein Schaden der österreichischen Geschäftswelt. Indem ich diese Anregungen einer gütigen Beachtung wärmstens empfehle, bin ich hochachtungsvoll und ergebenst

Ig. Zucker.

K. k. Commerzialrath.

Präsident fortsetzend.

Ich kann bei dieser Veranlassung nicht umhin, noch einmal etwas in Erinnerung zu bringen, was ich schon gestern nach Schluß des Vortrages des ersten Referates vorzubringen Gelegenheit nahm. Ich habe mich bereits gestern Mittag veranlaßt gesehen, ausdrücklich zu bemerken, daß die Ausführungen des Herrn Secretärs durchaus nicht lediglich seine eigene Sache waren, daß er nicht als Privatperson dieses Referat erstattet hat, sondern als Organ des österreichisch-ungarischen Exportvereines.

Nachdem er aber sowohl hier während der Verhandlung, als auch im Corridore persönlich angegangen und angegriffen wurde, sehe ich mich veranlaßt, nochmals zum Ausdruck zu bringen, daß selbstverständlich, ich brauchte das gar nicht zu erwähnen, alle diese Referate auf Anregung des Präsidiums erfolgt sind, daß der Wortlaut derselben vom Präsidium und dem gesammten Vorstande des Exportvereines geprüft wurde, und daß die Referate dann erst zum Vortrage gekommen sind. Es sind hier einige Vorstandsmitglieder anwesend. Sie können und müssen das bestätigen.

Weiters muß ich auch noch Folgendes erwähnen: Ich habe voriges Jahr eine sehr große Freude erlebt. Ich habe Gelegenheit gehabt, mit einem sehr lieben Freunde, Herrn kaiserlichen Rath Wiesenburg, eine Reise um die Welt zu machen. Ich will davon kein Aufhebens machen. Sie können sich aber vorstellen, daß ich Augen und Ohren nicht zugemacht und mich in der Welt umgesehen habe, und da muß ich Ihnen leider sagen, daß die Ausführungen, welche der Herr Referent Ihnen gestern Nachmittag vorgebracht hat, betreffs der verschiedenen unangenehmen Nachrichten, die wir über den Lloyd bekommen haben, nach meinen Informationen der Wahrheit entsprechen. Ich muß leider sagen, daß ich, auch was den ostasiatischen Dienst anbelangt, nicht viel Günstiges gehört habe. Ich könnte mit Details dienen, aber ich glaube, Sie werden meinen Worten glauben und mir die Vorführung von Details ersparen, im beiderseitigen Interesse.

Kaiserlicher Rath **Wiesenburg.**

Meine verehrten Herren! Bei der vorgerückten Stunde will ich Ihre Zeit nicht lange in Anspruch nehmen. Ich glaube, es ist nicht nothwendig, zu bestätigen, was unser verehrter Herr Präsident gesagt hat. Ich habe das Glück genossen, sein Reisegefährte zu sein, und die Erfahrungen, welche wir auf unseren Reisen bezüglich des Schiffsverkehres anderer Staaten und Flaggen und bezüglich des Lloyd gemacht haben, waren mitunter nicht sehr ermunternd für uns. Das, was der Herr Secretär in seinem Referate niedergelegt hat, stimmt mit dem, was wir erfahren haben, überein, und das

Referat als solches, welches auch mir als einem Ausschußmitgliede vor seiner Bekanntmachung zur Kenntniß gebracht wurde, ist ein wohldurchdachtes, nach einer wirklich ausgezeichneten, mühsamen Arbeit zusammengestelltes Referat, wofür wir dem Herrn Secretär nur unsere Anerkennung aussprechen können. (Lebhafter Beifall.) Es ist mehr als das, es ist meiner Ansicht nach eine patriotische That, er zeigt hier den guten Oesterreicher, welcher für sein Land etwas thun will. Wenn man kritisirt, muß sich der Eine oder der Andere betroffen und unangenehm berührt fühlen. Die Entgegnungen, die er gefunden hat, waren solche, daß sie leicht zerstreut werden konnten, und ich glaube, das Resultat unserer zweitägigen Verhandlung können wir dahin zusammenfassen, daß eine große Zahl von hervorragenden leistungsfähigen Personen mehr wie bisher angeregt wurden, in dieser wichtigen Frage ihre Kraft einzusetzen. Triest ist unser österreichischer Hafen, und wir Alle haben die Verpflichtung, für unseren einzigen österreichischen Hafen unsere ganze Kraft einzusetzen und dafür zu wirken, soweit es Jedem nach seinen Kräften möglich ist. Diese patriotische That müssen wir aber anerkennen, und ich glaube, Sie werden es nicht für unbescheiden halten, wenn ich Ihnen zumuthe, zu sagen: Wir danken dem Herrn Secretär für das, was er geleistet hat. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Präsident.

Hochgeehrte Herren! Gestatten Sie mir einige Schlußbemerkungen.

Zunächst sage ich den Herren Vertretern der Ministerien, der Handelskammern, Vereine, Bahnen und Banken unseren verbindlichsten Dank für ihr Erscheinen bei unseren Verhandlungen. Ebenso sage ich der Presse, welche sich in so eingehender Weise mit unseren Auseinandersetzungen befaßt hat, unseren wärmsten Dank. Der österreichisch-ungarischen Bank danken wir hiemit für die freundliche Ueberlassung des Saales. Den Industriellen und Kaufleuten, welche durch eingehende Beantwortung unserer Fragebögen zur Vervollständigung unserer Arbeit so wesentlich beigetragen haben, sei ebenfalls unser Dank gewidmet.

Wir werden bemüht sein, den Wortlaut der Referate und Discussionen ehestens in Druck zu legen und den sich dafür interessirenden Personen zu übersenden.

Der österreichisch-ungarische Exportverein hat diese Enquête in vollkommen selbstloser Weise zu dem Zwecke abgehalten, um ganz Oesterreich auf die Bedeutung des Hafens Triest aufmerksam zu machen und die maßgebenden Factoren zu veranlassen, Wandel zu schaffen in all dem, was unser wirthschaftliches Leben behindert und uns die Möglichkeit benimmt, erfolgreich mit anderen exportirenden Staaten zu concurriren.

Ich sage den versammelten Herren nochmals meinen herzlichen Dank und schließe die Versammlung.

Herrenhausmitglied **Ritter v. Proskowetz.**

Meine Herren! Ich würde es für eine Unterlassungssünde ansehen, wenn wir nicht unserem vortrefflichen Herrn Präsidenten unseren Dank aussprechen würden. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen.)

Schluß der Sitzung: 7 Uhr abends.

Anhang.

Einem besonderen Wunsche des Herrn Lloyddirectors Janni entsprechend, bringen wir dessen in der »Neuen Freien Presse« vom 14. December an die Redaction gerichtete Zuschrift zum Abdrucke. Dieselbe lautet:

»Geehrte Redaction! Nachdem der umfangreiche Bericht über den Lloyd erst bei der Verhandlung zu meiner Kenntniß gelangt ist und ich daher nicht in der Lage war, die nöthigen Daten gegen die vorgebrachten Beschwerden sofort beizubringen, mich daher darauf beschränken mußte, nur einige Bemerkungen zu machen, so gestatten Sie, daß ich nunmehr ausführlicher auf diesen Gegenstand zurückkomme, wobei ich jedoch bemerke, daß mir auch jetzt als Substrat nur der Bericht in Ihrem geschätzten Blatte dienen kann. Der Herr Referent führt aus, daß durch das Monopol, welches der Lloyd als einzige subventionirte Gesellschaft in Triest besitzt, die Interessen des verfrachtenden Publicums nicht gewahrt werden, und daß es wünschenswerth wäre, neben dem Lloyd eine zweite Gesellschaft für den asiatischen Dienst und für solche Destinationen, die bisher nicht von dem Lloyd bedient werden, zu errichten. Dagegen erlaube ich mir zu bemerken, daß der gleiche Vorgang, wie bei uns, bei allen anderen fremden Staaten ebenfalls eingehalten wird, insoferne es sich um die Errichtung regelmäßiger Linien handelt, daß es aber richtig ist, daß in den großen fremdländischen Häfen Schifffahrtgesellschaften ohne Subvention und ohne regelmäßige Fahrten den subventionirten Gesellschaften Concurrenz machen, was in Triest allerdings höchst selten der Fall ist. Der Grund hievon liegt darin, daß einerseits wegen der billigen Frachtsätze des Lloyd es dem fremden Rheder nicht convenirt, Triest anzulaufen, um dort Ladung zu suchen, andererseits aber der Export über Triest bisher im Vergleich zu den fremden Häfen ein so bescheidener ist, daß die fremden Schiffe nicht hoffen können, dort genügende Ladung zu erhalten. Während die subventionirten Gesellschaften in anderen Ländern in Beziehung auf Erstellung der Frachtraten vollkommen freie Hand haben und sich der jeweiligen Frachtconjunctur anschließen können, ist der Lloyd gezwungen, mit fixen Maximaltarifen zu arbeiten, welche jedoch in Fällen, wo es sich um

Schaffung eines neuen Verkehres oder um Unterstützung des Exportes der österreichischen Industrie handelt, weit unter die Normalsätze hinuntergehen. Einen Beweis hiefür bietet der allerdings im Berichte des Exportvereines für Fiume beanständete billige Tarif für Zucker nach Indien mit 14 Schillingen per 1000 Kilogramm. Abgesehen davon, daß hiebei übersehen wird, daß der Frachtsatz von Fiume und Triest vertragsmäßig die gleiche Höhe hat, und der Export von Zucker von Triest hinter dem von Fiume nicht zurücksteht, glaubte der Oesterreichische Lloyd sich ein großes Verdienst dadurch erworben zu haben, daß er diesen Export überhaupt ermöglichte und durch Anschaffung großer Schiffe mit nicht geringen Opfern den Verkehr nach Indien und nach Ostasien so bediente, daß dadurch die Beförderung der anderen Waaren nicht zu leiden hatte. Zugestanden muß jedoch werden, daß im Jahre 1898 in Folge des plötzlichen Zuckerandranges, bevor noch die neuen Schiffe in Verkehr gesetzt werden konnten, begreiflicher Weise während einiger Monate die prompte Verladung auf den itinerärmäßigen Linien gelitten hat, welchem Uebelstande durch Beistellung von Extraschiffen begegnet wurde. Dem ausgesprochenen Wunsche, einen directen Dienst nach Ost-Asien zu etabliren, könnte erst dann Rechnung getragen werden, wenn der Export dahin annähernd einen solchen Aufschwung nehmen würde, daß auf die Berührung indischer Häfen verzichtet werden könnte. Eine neue subventionirte Gesellschaft hätte mit weit größeren Schwierigkeiten als der Lloyd zu kämpfen und könnte den Dienst keinesfalls besser versehen als derselbe, welcher mit seinem regenerirten Schiffspark vollkommen im Stande ist, allen Anforderungen zu entsprechen. Vorläufig wird eine bedeutende Besserung in diesem Dienste dadurch herbeigeführt, daß, wie ich in der Enquête mittheilte, vom 1. Janner 1900 an die Berührung Yokohamas monatlich erfolgen wird, während Shanghai durch eine Laterallinie von Bombay aus bedient werden wird. Weiters wird auf der Calcuttalinie der wichtige Hafen von Rangoon angelaufen werden. Was Ost-Afrika betrifft, ist der Lloyd durch Entsendung eines Studienschiffes nach allen ostafrikanischen Häfen der Frage einer regelmäßigen Linie nach Ost-Afrika nähergetreten. Auch gegenwärtig ist der Lloyd bereit, eine subventionirte Linie zu errichten, weil er der Ansicht ist, daß nach Beendigung des dortigen Krieges ein großer Aufschwung des Verkehres nach diesen Gegenden zu erwarten ist und weil die gerechtfertigte Klage, welche der Referent bezüglich der Umschiffungen erhoben hat, auch speciell in diesem Verkehre sehr bedauerliche Folgen für den österreichischen Export herbeiführt. Eine weitere Klage der Exportfirmen geht dahin, daß die Güter lange Zeit in Triest liegen bleiben, ohne vom Lloyd befördert werden zu können. Wiederholt hat die Direction des Lloyd die Verlader durch Circuläre darauf aufmerksam gemacht, daß die Anmeldung der zu verschiffenden Waare rechtzeitig erfolgen müsse. Leider wird hievon von den meisten exportirenden Firmen kein Gebrauch gemacht, sondern es kommt sehr häufig vor, daß ein oder zwei Tage vor Abgang oder am Tage des Abganges des Schiffes

die Waaren einlangen und dann entweder nicht mehr expedirt werden können, oder daß eine richtige Stauung dadurch erschwert wird, wodurch die hie und da vorkommende Verschleppung veranlaßt wird. In der letzten Zeit, wo in Folge des größeren Exportes von Zucker die Möglichkeit geboten war, Extradampfer, die weder Subvention genießen, noch die Canalgebühren ersetzt erhalten, abzulassen, ist diesem Uebelstande abgeholfen. Eine weitere Klage betrifft die Haftpflicht des Oesterreichischen Lloyd bezüglich der nicht rechtzeitigen Lieferung der Waaren und bezüglich des Ersatzes für in Verlust gerathene oder verschleppte Güter, weil in den Conossementen sich die harte Bestimmung vorfindet, daß der Lloyd erst dann zum Ersatze verpflichtet ist, wenn die Waare nach neun Monaten nicht am Bestimmungsorte eingetroffen ist. Hier muß jedoch constatirt werden, daß der Lloyd in solchen Fällen in coulanter Weise vorgeht und bereit ist, diesem berechtigten Wunsche Rechnung zu tragen. Wenn die ausländischen Gesellschaften mit einer größeren Geschwindigkeit ihren Dienst versehen als der Lloyd, so hat das seinen Grund darin, daß sie einerseits Postlinien sind, wie die englischen und französischen, andererseits aber auch an der Beförderung der Passagiere ein großes Interesse haben, wie zum Beispiel die deutschen. Alle diese Linien haben deshalb einen großen Personenverkehr, weil außer den Colonien zahlreiche Nationale sich in diesen Ländern befinden, während der Verkehr der Oesterreicher dahin beinahe Null ist. Der Hauptzweck der Verbindung für Oesterreich besteht jedoch im Transporte von Waaren, und kann daher der Dienst der fremden, vorzugsweise Personendampfer mit den österreichischen Waarendampfern nicht verglichen werden. Der Vergleich, den der Herr Referent über das Schiffsmaterial anstellte, ist deshalb nicht richtig, weil der Oesterreichische Lloyd die älteste große Schifffahrtgesellschaft ist, welche bereits 63 Jahre besteht, daß eine Abstoßung des alten Materiales nur successive erfolgen kann und daß es bedauerlich ist, wenn die Leistungen des Lloyd, der von 1892 an 22 neue Schiffe mit 73.390 Brutto-Tonnen gebaut hat, die allen Anforderungen des Waarendienstes entsprechen, so gar nicht anerkannt werden, und zum Vergleich beispielsweise die »Adria« herangezogen wird, die wegen der kurzen Dauer ihres Bestandes begreiflicher Weise eine nicht so große Lebenszeit ihrer Schiffe ausweisen kann. Anlangend den Vergleich der den Schifffahrtgesellschaften gewährten staatlichen Subventionen, kann ich nur auf das von mir bereits in der letzten Sitzung der Enquête vorgebrachte Ziffernmaterial hinweisen, weil ein richtiger Vergleich nur auf der Basis angestellt werden kann, wenn die den Schifffahrtgesellschaften gewährten Subventionen und Suezcanal-Gebühren in jenem Verkehre, welcher den Suezcanal passirt, zusammen berechnet werden. Nach diesem stellt sich heraus, daß der Lloyd bei dem gegenwärtigen Stande des Verkehres bei allen Fahrten durch den Suezcanal inclusive der Canalgebühren eine Subvention von fl. 2·72 erhält. Die Messageries Maritimes beziehen fl. 4·74. Nach Angabe des Referenten betragen die Subventionen für die Navigazione Generale Italiana

fl. 4·01, die Peninsular fl. 4·08, und den Norddeutschen Lloyd fl. 3·24. Ich will aber hier gleich bemerken, daß ein Vergleich in diesen Verkehren wegen der durchaus verschiedenen Factoren niemals als ganz zuverlässig betrachtet werden kann. Eine Fabel ist es daher nicht, daß der Lloyd thatsächlich die geringste Subvention für die durchlaufene Seemeile erhält. Der Herr Referent des Exportvereines hat sich bemüht, in seiner gründlichen Arbeit die Verhältnisse des Lloyd nach den ihm zur Verfügung stehenden Daten und eingeholten Informationen darzustellen, und es erfüllt mich mit Genugthuung, daß er ausdrücklich erklärt hat, daß er durchaus nicht übelwollend die Thätigkeit des Lloyd beurtheilen wollte. Ueberdies danke ich ihm für die Anerkennung, die er meiner persönlichen Thätigkeit beim Lloyd gezollt hat, weil eben darin auch eine Anerkennung für den vom Lloyd geleisteten commerziellen Dienst enthalten ist.

Hochachtungsvoll

J. Janni,

commerzieller Director des Oesterreichischen Lloyd.

Wien, 13. December 1899.«

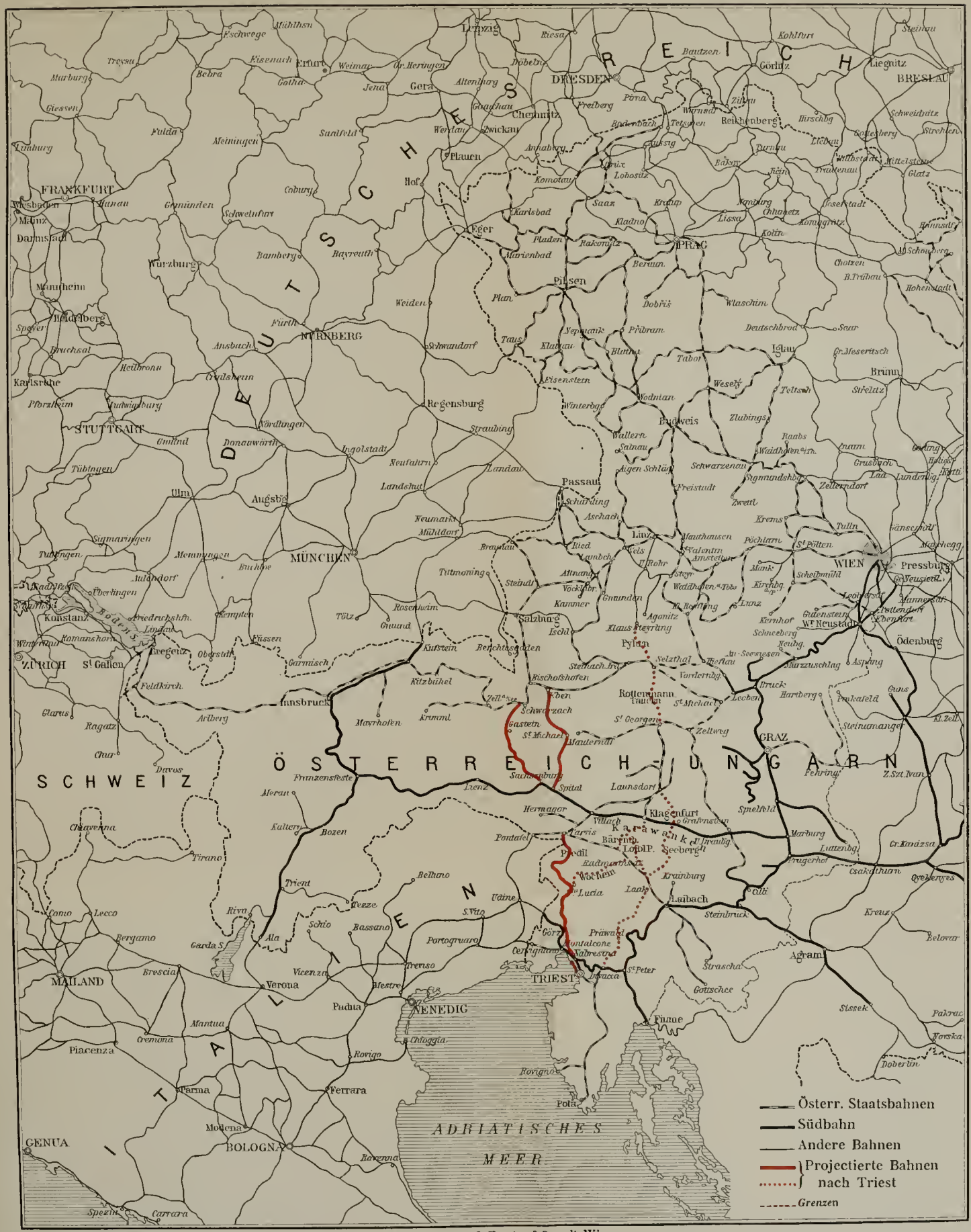
fl. 4·01, die Peninsular fl. 4·08, und den Norddeutschen Lloyd fl. 3·24. Ich will aber hier gleich bemerken, daß ein Vergleich in diesen Verkehren wegen der durchaus verschiedenen Factoren niemals als ganz zuverlässig betrachtet werden kann. Eine Fabel ist es daher nicht, daß der Lloyd thatsächlich die geringste Subvention für die durchlaufene Seemeile erhält. Der Herr Referent des Exportvereines hat sich bemüht, in seiner gründlichen Arbeit die Verhältnisse des Lloyd nach den ihm zur Verfügung stehenden Daten und eingeholten Informationen darzustellen, und es erfüllt mich mit Genugthuung, daß er ausdrücklich erklärt hat, daß er durchaus nicht übelwollend die Thätigkeit des Lloyd beurtheilen wollte. Ueberdies danke ich ihm für die Anerkennung, die er meiner persönlichen Thätigkeit beim Lloyd gezollt hat, weil eben darin auch eine Anerkennung für den vom Lloyd geleisteten commerziellen Dienst enthalten ist.

Hochachtungsvoll

J. Janni,

commerzieller Director des Oesterreichischen Lloyd.

Wien, 13. December 1899.«



Kartogr. Anst. v. G. Freytag & Berndt, Wien.

BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 22294 8025

Druck von Friedrich Jasper in Wien.